Die Haftung des Lufttransporteurs im nationalen und internationalen Privatrecht.

Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors der Rechte

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Hansischen Universität in Hamburg

vorgelegt von

Hans Adolf Wulff

aus Reinbek (Holstein).

1938

Buchdruckerei Richard Mayr, Würzburg.

Diss. Hamburg
1938

* 43268.

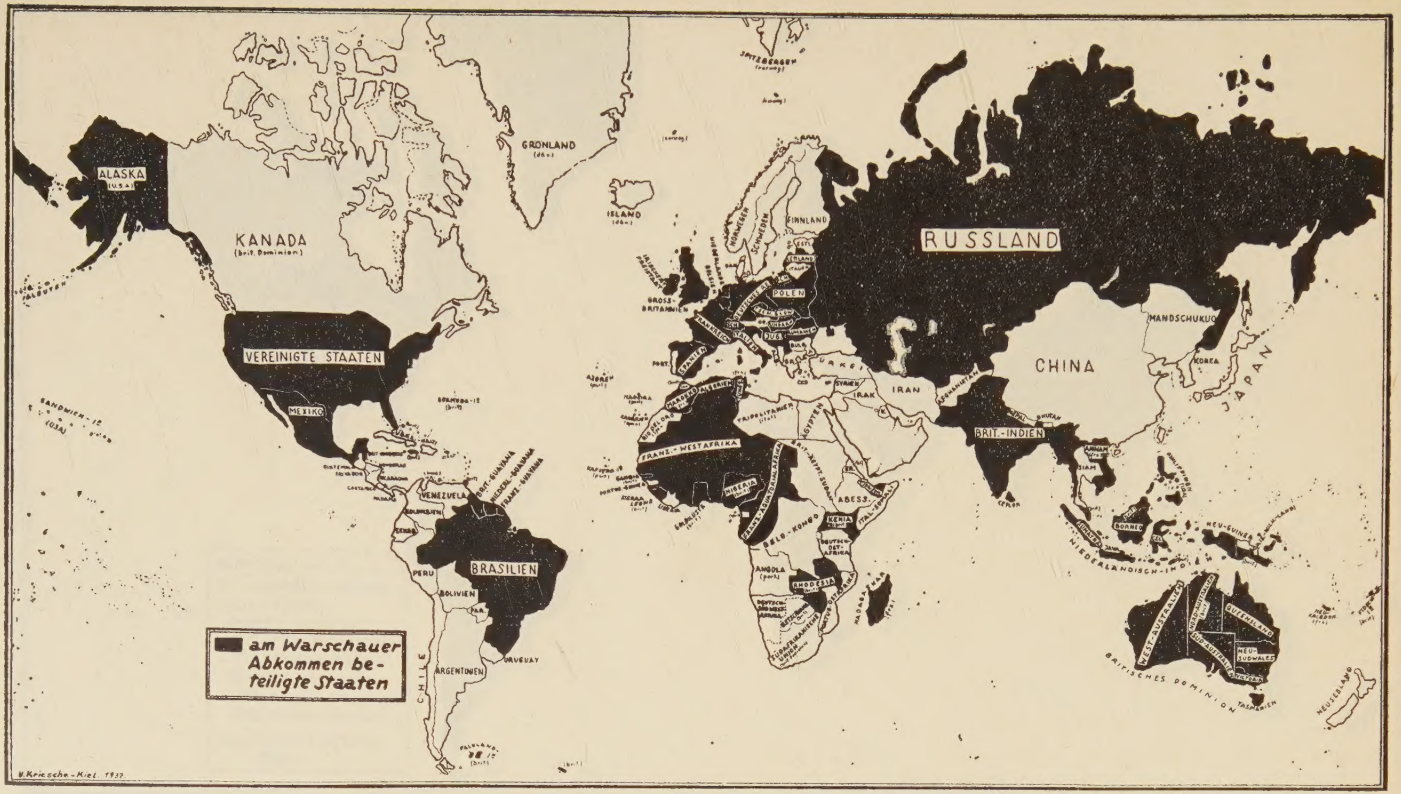
Gutachter: Dr. Magdalene Schoch

Mitbegutachter: Prof. Dr. Leo Raape

Tag der mündlichen Prüfung: 28. Mai 1937.

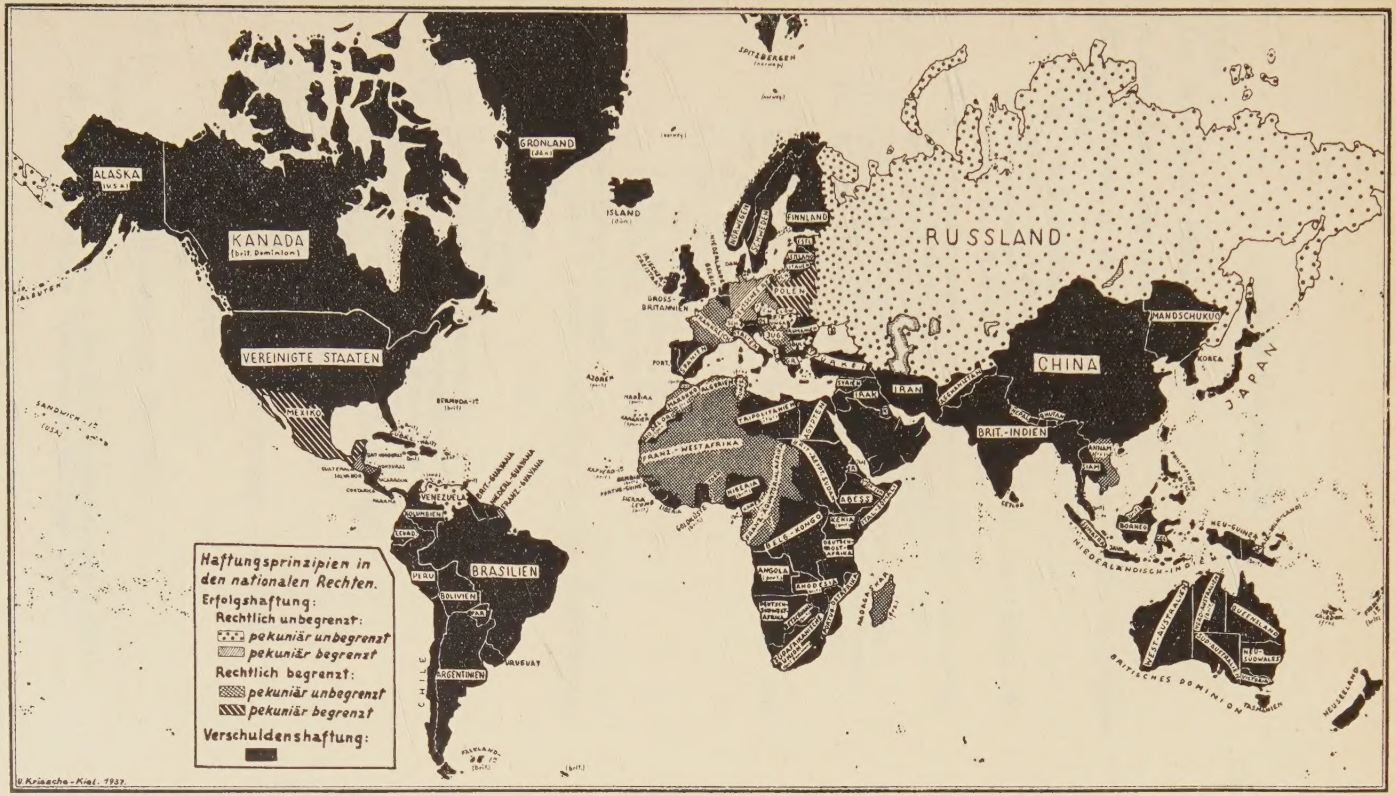
R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Die Arbeit ist in dem Preisausschreiben der Faculty of Law der NORTH-WESTERN-UNIVERSITY, Chicago/Ill., das mit Mitteln der Charles Clarence Linthicum Foundation für das Jahr 1937 über das Thema „Carrier Liability in National and International Air Commerce" ausgeschrieben wurde, mit einem zweiten Preise ausgezeichnet.


ALASKA
KANADA
GRONLAND
ISLAND
RUSSLAND
VEREINIGTE STAATEN
MEXIKO
VENEZUELA
BRASILIEN
PERU
BOLIVIEN
CHILE
ARGENTINIEN
URUGUAY
GROSS-BRITANNIEN
POLEN
FINNLAND
CHINA
JAPAN
KOREA
MANDSCHUKUO
IRAN
IRAK
BRIT.-INDIEN
FRANZ.-WESTAFRIKA
ANGOLA
RHODESIA
BELG.-KONGO
KENIA
ABESS.
NIEDERLÄNDISCH-IND.
NEU-GUINEA
NEU SUDWALES
BRITISCHES DOMINION
NEUSEELAND
am Warschauer Abkommen beteiligte Staaten
V. Kriesche - Kiel 1939

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548128_0248


ALASKA
KANADA
(brit. Dominion)
GRÖNLAND
ISLAND
SPITZBERGEN
RUSSLAND
FINNLAND
VEREINIGTE STAATEN
GROSS-BRITANNIEN
MANDSCHUKUO
CHINA
KOREA
JAPAN
IRAN
BRIT.-INDIEN
VENEZUELA
BRASILIEN
PERU
BOLIVIEN
URUGUAY
ARGENTINIEN
CHILE
Haftungsprinzipien in den nationalen Rechten.
Erfolgshaftung:
Rechtlich unbegrenzt:
pekuniär unbegrenzt
pekuniär begrenzt
Rechtlich begrenzt:
pekuniär unbegrenzt
pekuniär begrenzt
Verschuldenshaftung:
© Kriesche - Kiel. 1937.

Inhalts-Verzeichnis.

Seite:

I. TEIL
Das Warschauer Abkommen

A Einleitung; Abgrenzung der Arbeit 1

B Das Abkommen als bisher erreichte internationale Vereinheitlichung 4
1. Kap. Methodisches 4
I. Inhalt und Auslegung 4
II. Terminologie nach deutschem Recht und Ausdrucksweise der Arbeit 5

2. Kap. Voraussetzungen und Grenzen für die Anwendbarkeit der Haftung nach dem Abkommen . . . 6
I. Was ist ein internationaler Transport? . . . 6
II. Muß der Transport ein bezahlter gewesen sein? . 9
III. Welche Bedeutung haben die Beförderungsscheine? . 10
IV. Welche Schäden fallen unter die Ersatzpflicht? . 13
a) Bei Personen 13
b) Bei Gütern 13
V. In welchem Zeitpunkt müssen sich die Schäden ereignet haben? 13
a) Bei Personen 14
b) Bei Güter 15
1. Für einfache Lufttransporte 15
2. Für kombinierte Transporte 15
c) Schäden bei Verspätungen 15

3. Kap. Der Ersatzanspruch 16
I. Wer haftet? Rechtsverhältnisse an den Beförderungsmitteln 16
a) Eigentum 16
b) Vermietung 17
c) Vercharterung 18
II. Rechtsnatur des Anspruchs 19
III. Haftung für Erfüllungsgehilfen 20
IV. Die Umkehrung der Beweislast 22
V. Mitwirkendes Verschulden 24
VI. Finanzielle Grenzen des Anspruchs . . . 25
a) Im Regelfall 25
b) Bei dolosem Verhalten 27
VII. Ausschlußfristen 28
VIII. Gerichtsstand 28
IX. Beruht der Anspruch auf Vertrag oder Delikt? . 29
a) Qualifikation 30
b) Normenkollision 32
c) Vorschlag 33

C Die Beförderungsbedingungen der IATA 34

Anhang:
I. Verzeichnis der in der IATA organisierten Luftfahrt . 36
II. Am Warschauer Abkommen beteiligte Staaten . . 37

Seite:

II. TEIL
Die Haftung nach nationalem Recht 38
A Europäische Staaten 39
I. Erfolgshaftung 39
a) Rechtlich unbegrenzt 39
1. Pekuniär unbegrenzt 39
aa) Schweiz 39
bb) Tschecho-Slowakei 40
cc) Ungarn 41
dd) Bulgarien 42
ee) Rußland s. u. D I Seite 61
2. Pekuniär begrenzt 42
aa) Deutschland 42
bb) Danzig 44
b) Rechtlich begrenzt 44
1. Pekuniär unbegrenzt 44
aa) Frankreich 44
bb) Jugoslawien 47
2. Pekuniär begrenzt 48
Polen 48
II. Verschuldenshaftung 49
aa) England 49
bb) Niederlande 51
cc) Belgien 52
dd) Schweden, Norwegen, Dänemark . . 52
ee) Litauen, Lettland, Estland . . . 52
ff) Österreich 53
gg) Spanien, Portugal 53
hh) Griechenland 53
ii) Italien 54
B Amerikanische Staaten 55
I. Erfolgshaftung 55
a) Rechtlich unbegrenzt 55
1. Pekuniär unbegrenzt 55
Venezuela 55
2. Pekuniär begrenzt 55
Guatemala 55
b) Rechtlich begrenzt 56
1. Pekuniär unbegrenzt 56
Honduras 56
2. Pekuniär begrenzt 57
Mexiko 57
II. Verschuldenshaftung 58
aa) Kanada, Vereinigte Staaten . . . 58
bb) Mittelamerikanische Staaten . . . 59
cc) Südamerikanische Staaten . . . 60
C Australien 61
D Asien 61
I. Erfolgshaftung 61
Rußland 61
II. Verschuldenshaftung 62
Siam, Japan, China, Persien, Türkei . . . 62
E Afrika 63
SCHLUSS 63

Benutztes Schrifttum.

Curti, Arthur, Englands Privat- und Handelsrecht, Berlin 1927, II. Band.
Döring, Hermann „Gesetzl. Grundlagen des Weltluftrechts" im „Aviaticus" Berlin 1931.
— Das Internationale Recht der Privatlufttfahrt, Berlin 1927.
— Convention concernant le Contrat de transport, Droit 1930, S. 415 ff., S. 516 ff.
— Die Neugestaltung des Luftbeförderungsvertrages, Archiv 1932, S. 1 ff.
— Die Enthaftungsklausel im Luftverkehr ZLR 1928, S. 209 ff.
— Luftrechtliche Arbeiten innerhalb der IATA, Archiv 1931, S. 41 ff.
Fixel, R. W., The Law of Aviation, Albany N. Y. 1927.
Fletcher, Eric, „Carriage of Goods" in Law Quarterly Rev. Bd. 50, S. 329, London 1933.
Gierke, Julius von, Handelsrecht, IV. Aufl., Berlin 1933.
Goedhius, D., La convention de Varsovie, Den Haag 1933.
Gürtner, Franz, Das erste Luftprivatrechtsabkommen, Berlin 1933.
Gutzwiller, Max, Internationalprivatrecht in Stammlers „das gesamte deutsche Recht" Berlin 1931.
Halsbury, Laws of England, Bd. I, London 1931, Bd. IV, London 1932, Bd. 21, London 1912.
Haupt, Günther, Der Luftraum, Breslau 1931.
Heß, Fritz, Entwicklung und Quellen des schweizer Luftrechts, Archiv 1936, S. 3 ff.
— Die rechtliche Ordnung des internationalen Luftverkehrs in der Schweiz, Zürich 1932.
Henry-Couannier, André, Elements créateurs du droit aérien, Paris 1929.
Keßler, Friedrich, Die Fahrlässigkeit im nordamerikanischen Deliktsrecht, Berlin 1932.
Kilkowski, Günter, Die Haftung f. Luftverkehrsschaden, Diss. Marburg 1930.
Lalou, Henri, La Responsabilité Civile, Paris 1928.
Maschino, Maurice, La Convention de Varsovie, Droit 1930, S. 4 ff.
Makarov, Alexander, Nikolajevitsch, Die zwischenprivatrechtlichen Normen des Luftrechts, ZLR 1928, S. 150 ff.
Mandl, Vladimir, La Responsabilité aérienne. Droit 1930 S. 351 ff.
Molengraaff, Nederlandsche Handelsrecht, 2. Teil, 6. Druck, Haarlem 1933.
Müller, Hermann, Das internationale Privatrecht der Luftfahrt. Diss. Kiel 1932.
Müller-Erzbach, Deutsches Handelsrecht, III. Aufl. Tübingen 1928.
Niemeier, Victor, Die Rechtsgrundlage der Schadensersatzansprüche aus der Beförderung im internationalen Luftverkehr — JW. 1936, S. 1428 ff.
Pollock, Sir Frederick, The Law of Torts, 12. Aufl. London 1923.
Pittard, Edmond, De la Responsabilité.... Droit 1930, S. 169 ff.
Planiol et Ripert, „Traité Pratique de Droit Civil" Tone VI, I. Teil, Paris 1930.

Plog, Joachim, Der Luftbeförderungsvertrag, Diss. Erlangen 1935.
Raape, Leo, Staudinger's Komm. zum Einführungsgesetz des BGB., IX. Aufl. Berlin 1931.
Reichsversicherungsordnung, Kommentar zum 4. und 5. Buch, herausgegeben vom Reichsverband deutscher Landesversicherungsanstalten. Kassel 1935.
Riese, Otto, Besprechung des Werkes von Goedhius, Archiv 1934, S. 45 ff.
— Observation sur le Convention de Varsovie, Droit 1930, S. 216 ff.
Ripert, Georges, La Convention de Varsovie, Journal du droit international 1930 S. 90 ff.
Schlegelberger Franz, Rechtsvergleichendes Handwörterbuch, Bd. IV, Berlin 1933.
Schleicher-Rüdiger, Kommentar zum LVG. Berlin 1933.
Schoch, Magdalene, Besprechung englischer Urteile in der Hanseatischen Rechts- und Gerichtszeitschrift 1936, S. 341 ff.
Schreiber, Otto: Der Entwurf eines internationalen Abkommens. ZLR 1928, S. 22 ff.
— Rechtsgrundlagen des überseeischen Luftverkehrs, Hamburg 1928.
Tissot, Jean, De la Responsabilité en matière de navigation aérienne, Paris 1925.
Visscher Fernande de, Les conflits de lois en matière de droit aérien, in «Recueil des Cours» Paris 1934.
Wegerdt, Alfred, Deutschland und das Pariser Luftverkehrsabkommen, ZLR. 1928 Bd. II, S. 25 ff.
— Das Luftverkehrsgesetz vom 21. 8. 36, Archiv 1936, S. 157 ff.
Wüstendörfer, Hans, Wege und Ziele des kommenden Weltluftrechts, Hamburg 1930.

Zeitschriften und Zitierweise.

Archiv für Luftrecht — Archiv (Berlin).
Droit Aérien — Droit (Paris).
früher: Revue Juridique de la Locomotion Aérienne — Revue.
Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift (Hamburg).
Journal du Droit international
(Libraires des Juris Classeurs, Editions Godde, (Paris).
Juristische Wochenschrift — JW (Leipzig).
Law Quarterly Review (London).
Nachrichten für Luftfahrer — NfL (Berlin).
Recueil des Cours
herausgegeben von der Académie de Droit international, Libraire du Recueil Sirey (Paris).
Recueil de la Gazette des Tribunaux
Libraire du Recueil Sirey (Paris).
The Law Times — LT (London).
Zeitschrift für das gesamte Luftrecht — ZLR (Königsberg)
erscheint nicht mehr!

GESETZE.

Algerien	Dekret v. 19. 1. 26	NfL 26 573 ff. Revue 26, 307 ff.
Argentinien	VO. v. 4. 9. 25	NfL 26, S. 97 ff. „ 29, S. 53 ff. Revue 26, S. 97 ff.
Belgien	Gesetz v. 16. 11. 19	NfL 21, 461 ff.
	VO. v. 27. 2. 19	„ 21, 462 ff.
Brasilien	VO. v. 22. 7. 25	„ 25, 585
Bulgarien	Gesetz v. 23. 7. 25	„ 26, 25 ff.
Chile	VO. v. 17. 10. 25	„ 26, 109 ff.
China	VO. betr. Überfliegen	„ 28, 665 ff.
Cuba	VO. v. 21. 4. 28	„ 30, 257 ff.
Danzig	Gesetz v. 30. 9. 36	„ 36, 909 ff.
Dänemark	„ v. 1. 5. 23	„ 23, 285
Deutschland	„ v. 21. 8. 36	RGBl. I. 653 ff.
Dominikanische Republiken	„ v. 13. 2. 32	NfL 32, 9 ff.
Estland	„ v. 8. 3. 23	„ 26 Nr. 42
	VO. v. 20. 5. 26	„ 26 461 ff.
Finnland	Gesetz v. 25. 5. 23	„ 23, 305
Frankreich	„ v. 31. 5. 24	„ 24, 273 ff.
	Journal officiel de la République Française v. 3. 6. 24; Recueil Général des Lois et des Arrêts (Paris, Sirey) Année 1924, p. 1559 ct. 3	
Griechenland	Gesetz f. d. Luftfahrt v. 3. 6. 31	NfL 33, 262 ff.
Großbritannien	„ v. 25. 6. 20	„ 21, 317 ff.
	Carriage by Air Act 1932 — 22 and 23 Geo, 5 ct, 36 Air Navigation Act 1936 — 26 Geo 5 and 1 Edw. 8 ct. 4	
Guatemala	Gesetz v. 10. 5. 32	Dekret Nr. 1827*
Honduras	„ v. 8. 4. 30	NfL.
Japan	„ v. 8. 4. 21	Revue 1925, 238 ff.
Italien	Dekret v. 20. 8. 23	NfL 24, 240 ff.
		„ 25, 365 ff.
	„ v. 23. 1. 27	„ 29, 302 ff.
Irland	VO. v. 5. 10. 28	„ 29, 86 ff.
Jugoslawien	Gesetz v. 25. 6. 26	Droit 1930, 320 ff.
Kolumbien	VO. v. 15. 3. 20	Aero Club Sammlung Luftrechtlicher Gesetze, Berlin 1919, Bd. III, 193 ff.
Lettland	Gesetz v. 17. 6. 26	ZLR Beilage zu Heft 4
Litauen	„ v. 10. 12. 21	NfL 22, 85
Mexiko	„ v. 12. 7. 30	Droit 30, 707 ff.
Neuseeland	VO. v. 21. 2. 21	
	Gesetz v. 10. 12. 18	Revue 24, 165 ff.
Nicaragua	„ v. 31. 8. 29	NfL 30, 424 ff.
Niederlande	„ v. 30. 7. 26	NfL 27, 85 ff.; 29, 370 ff. ZLR 28, Beilage 148 ff.
Norwegen	„ v. 7. 12. 23	NfL 24, 225 ff.
	„ v. 17. 6. 32	„ 34, 88
Österreich	„ v. 10. 12. 19	StGBl. Nr. 578, Schleicher Anh.
Persien (Iran)	VO. betr. Überfliegen	NfL 29, 71 f., 476
Peru	VO. v. 15. 9. 21	„ 22, Nr. 8

* mitgeteilt von Dir. Schäuffler der Transportes Aeros Centro-Americanos Ltd.

Polen	VO. v. 14. 3. 28	NfL 28, 684 ff.
Portugal	„ v. 27. 4. 27	„ 27, 321 f.
Rußland	Gesetz v. 7. 8. 35	Archiv 36, 36 ff.
Schweden	VO. v. 26. 5. 22	NfL 22, 477 ff.
	Gesetz v. 26. 5. 22	„ 22, 465 ff.
Schweiz	Bundesratsbeschluß v. 27. 1. 20	„ 21, 605 Amtl. Sammlg. Bd. 36, 171 ff.
Siam	Gesetz v. 1922 (BE 2465)	Droit 29, 404 ff.
	„ v. 1924 (BE 2467)	
	„ v. 1925 (BE 2468)	
	„ v. 1934	NfL 34, 1931
Spanien	VO. v. 25. 11. 19	Aero Club Bd. II, S. 136 ff. Revue 1922, 467 ff.
Südafrikan. Union	Gesetz v. 1923	NfL 23, 341 ff.
	VO. v. 1927	„ 29, 141 ff.
Tschechoslowakei	Gesetz v. 8. 7. 25	„ 25, 437 ff.
Tunis	Dekret v. 19. 6. 30	„ 30, 375 ff.
Ungarn	VO. v. 30. 12 22/22. 6. 24	„ 23, 62 ff. u. 24, 219 ff.
Uruguay	Dekret v. 22. 3. 22	„ 22, 341 ff.
Venezuela	Gesetz v. 16. 1. 20/16. 7. 30	Aero Club Bd. III, 200 ff. NfL 30, 449 ff.

Verein. Staaten, Air Commerce Act 1926 ZLR Beilage S. 204 ff.
The Code of the Laws of the United States of America, 1934, Edition. (Washington 1935) Title 49, Section 171 ff.

Wichtige Urteile.

Aslan v., Imperial Airways, 49 TLR 415.
Glen v., Deutsche Lufthansa A.G. (Court of appeal, Urteil v. 14. 10. 30).
Grein v., Imperial Airways, 52 TLR 681.
Entscheidung des Reichsgerichts, Band 117 S. 102 ff.
Nigay u. a. gegen Société Caudron, Recueil de la Gazette des Tribunaux, 1937 Seite 131 ff.

A. Einleitung, Abgrenzung der Arbeit.

Das Luftrecht als eine Abteilung der Rechtswissenschaft ist von ganz anderer Schichtung als es die Gebiete des Rechts nach der sonst gebräuchlichen und notwendigen Einteilung sind. Während man dort von öffentlichem Recht und Privatrecht spricht, die beide wieder nach ihrer sachlichen Ausrichtung geordnet werden, z. B. das erstere in Staatsrecht, Verwaltungsrecht, Strafrecht, das letztere in bürgerliches Recht, Handelsrecht, Wechselrecht usw., ist eine Definition des Luftrechts nur vom Objekt her möglich[1]). Das Luftrecht läßt sich umschreiben als die Gesamtheit der Normen für alle rechtlich erheblichen Lebensvorgänge in der Luft und im Luftverkehr[2]). Dieser Begriff wird durch keine der bisherigen systematischen Einteilungen begrenzt; er umfaßt außer dem öffentlichen Recht alle Gebiete des Privatrechts und das Recht der internationalen Normenkollision.

Von diesem großen Querschnitt beleuchtet die vorliegende Arbeit nur das Privatrecht und streift in ihm, soweit von internationalen Regelungen die Rede ist, einige Kollisionsprobleme. Aber auch für das herausgeschnittene Gebiet des Privatrechts bedarf es einer Einschränkung. «Toute question de droit est une question de responsabilité»[3]). Das ist zwar nicht absolut richtig, umreißt aber treffend die praktisch in Erscheinung tretende Seite des Privatrechts.

Auf der einen Seite ist die Voraussehbarkeit der Haftung nach Grund und Umfang und die Möglichkeit, mit ihr als Rechnungsfaktor zu kalkulieren, die Voraussetzung für die Ermöglichung einer Risikoberechnung und damit der gesunden Wirtschaftsführung eines Unternehmens. Auf der anderen Seite ist die Frage, in

1) Visscher S. 286.
2) Die Einschränkungen von V. für das Senden und den Empfang von Radiotelegraphie ist unnötig. Soweit es sich auf dem Erdboden abspielt, sind es keine Lebensvorgänge in der Luft.
3) Tissot S. 16.

welchem Umfange der Beförderer für Schäden einzustehen hat, als Faktor bei der Bewertung der Sicherheit des Verkehrsmittels und seiner Auswahl von Bedeutung. In dieser wirtschaftlichen Sphäre ist die Haftung der Angelpunkt des Privatrechts.

Drei Gruppen der Haftung sind im Luftrecht auseinander zu halten:

1. die Haftung gegenüber beförderten Personen und Aufgebern von Gütern;
2. die Haftung gegenüber Dritten (für Bodenschäden);
3. die Haftung gegenüber dem Flugpersonal.

Nur die zuerst genannte Haftungsgruppe soll hier einer Untersuchung unterzogen werden. Dabei soll die bisher erreichte internationale Vereinheitlichung den vielfältigen Haftungsregelungen der nationalen Gesetzgebungen vorangestellt werden.

Trotz dieser Voranstellung des internationalen Teils darf aber nicht übersehen werden, daß alles Luftrecht seinen Anfang in den nationalen Gesetzgebungen genommen hat.

Die vor dem Kriege sehr lebhaften Bemühungen, das Privatrecht der Luft zusammen mit der äußeren verwaltungstechnischen Regelung des Luftverkehrs zu einer Art ius gentium auszugestalten, scheiterten an der völkerrechtlichen Praxis, welche seit dem Weltkrieg die Souveränität und damit das Gesetzgebungsrecht in der Luft jedem Staate zuwies[4]).

Diese völlige Nationalisierung entsprach in keiner Weise der Natur des Luftverkehrs, dessen Stärke die Schaffung weitreichender internationaler Verbindungswege ist. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß sich mit zunehmender Bedeutung des Flugverkehrs im Handels- und Verkehrsleben der Völker ein Drängen nach internationaler Vereinheitlichung bemerkbar machte[5]). In den technisch gehaltenen Verwaltungsnormen äußerer Verkehrsregelung wurde dem verhältnismäßig früh Rechnung getragen. Hierfür sei an das Pariser Luftverkehrsabkommen vom 13. Okt. 1919 — Convention portant Réglementation de la Navigation Aérienne — („CINA"), das Ibero-Amerikanische Luftverkehrsabkommen vom

4) Vgl. die hist. Darstellung bei Haupt S. 117 ff.; s. auch Visscher S. 228 ff.; Raape zu Art. 2, C VI, 2.
5) Wüstendörfer S. 17.

1. November 1926 — Convenio Iberoamericano de Navigación Aérea — („CIANA"), das Panamerikanische Luftverkehrsabkommen — Commercial Aviation Convention[6]) — und das neuere Haager Internationale Sanitätsabkommen für die Luftfahrt vom 12. April 1933[7]) erinnert. Hinzu kommt die große Zahl einzelstaatlicher Abmachungen auf dem Gebiete des Luftrechts.

Alle diese Vertragswerke befassen sich nicht mit Luftprivatrecht oder bestätigen ausdrücklich die Souveränität jedes beteiligten Staates über seinen Luftraum und die Unterwerfung eines überfliegenden Luftfahrzeugs unter seine Gesetze.

Die Durchführung internationaler Vereinheitlichung des Luftrechts in seiner privatrechtlichen Erscheinungsform bereitete von Anfang an große Schwierigkeiten. Im Privatrecht macht sich am stärksten die Eigenart langer nationaler Rechtsentwicklungen und die dadurch bedingte Verschiedenheit der Rechtssysteme und des Rechtsdenkens bemerkbar. Dennoch ist es seit der Pariser Luftprivatrechtskonferenz vom 27. Oktober bis 6. November 1925 besonders durch die Vorarbeiten des Comité international technique d'experts juridiques aériens („CITEJA") gelungen, etappenweise schon jetzt zu einer bedeutsamen Vereinheitlichung der Luftprivatrechtsnormen zu gelangen[8]). Das Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929 über die Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das Abkommen von Rom vom 29. Mai 1933 über die Vereinheitlichung von Regeln über die durch Luftfahrzeuge Dritten zugefügten Bodenschäden[9]), und das gleichzeitig geschaffene auch privatrechtlich erhebliche Abkommen über die Vereinheitlichung von Regeln über die Beschlagnahme von Luftfahrzeugen sind Marksteine auf dem Wege zur Erreichung einer einheitlichen Front im Luftprivatrecht aller Länder.

---

6) Archiv 1935 S. 34 ff., 129 ff.
7) RGBl. II 1935 S. 817 ff.
8) Ripert, Journal du droit international 1930, S. 90 ff.
9) Oppikofer, Archiv 1933 S. 211 ff.

B. Das Warschauer Abkommen als bisher erreichte internationale Vereinheitlichung.

1. Kapitel: Methodisches.

I. Inhalt und Auslegung.

Im Rahmen dieser Untersuchung interessiert von den genannten internationalen Regelungen nur das Warschauer Abkommen. Durch dieses Vertragswerk sind einheitliche Haftungsnormen für den internationalen Transport von Personen, Gepäck und Gütern geschaffen worden.

Das Abkommen enthält 5 Kapitel mit 41 Artikeln. Im ersten Kapitel gibt es eine Begriffsabgrenzung, das zweite Kapitel enthält Vorschriften über die Beförderungsscheine, im dritten Kapitel ist die Haftung geregelt, das vierte Kapitel regelt die gemischten Beförderungen, und das fünfte Kapitel bringt die allgemeinen Vorschriften und Schlußbestimmungen.

Bevor in die Betrachtung der durch das Warschauer Abkommen — im folgenden kurz als „Abkommen" bezeichnet — geschaffenen rechtlichen Lage eingetreten wird, ist eine Bemerkung zu der vom deutschen Text des Abkommens gewählten Übersetzung vorauszuschicken.

Wie sich aus Art. 36 des Abkommens ergibt, ist die Urschrift des Abkommens in französischer Sprache abgefaßt:

Artikel 36:

> Dieses Abkommen ist in französischer Sprache in einer einzigen Urschrift abgefaßt, die in den Archiven des polnischen Ministeriums des Auswärtigen aufbewahrt bleiben soll. Die polnische Regierung wird der Regierung jedes der Hohen Vertragschließenden Teile eine beglaubigte Abschrift übermitteln.

Zur genauen Auslegung des Abkommens ist danach, wo zwischen dem vom deutschen Gesetzgeber bekanntgemachten Text und dem Urtext Divergenzen bestehen, der Urtext heranzuziehen und zu interpretieren. Das wird in der Arbeit verschiedentlich geschehen. Dabei ist grundsätzlich das Verfahren, in Zweifelsfällen andere, vielleicht ähnlich gelagerte Internationale Abkommen — etwa die Berner Konvention über den Eisenbahnfrachtverkehr von 1924 —, die auf eine längere Geltung und Praxis zurückblicken, abzulehnen. Das Abkommen ist vielmehr nur aus sich selbst, höch-

stens unter Heranziehung seiner Entstehungsgeschichte, auszulegen[1]).

II. Terminologie nach deutschem Recht und Ausdrucksweise in der Arbeit.

Der deutsche Text übersetzt den vom Urtext gebrauchten Ausdruck „transporteur" mit „Luftfrachtführer" (vgl. Art. 17, 18 Abs. 1, 19, 20, 21, 23, 25, 30 Abs. 1). Dieser Wortgebrauch entspricht zwar dem im Handelsrecht für das Fremdwort „transporteur" üblichen. Mir scheint aber, daß hier die Übersetzung in dieses gute deutsche Wort bedenklich ist. Denn Frachtführer ist ein im deutschen Handelsrecht fest umrissener Begriff und bezeichnet nach § 425 des Deutschen Handelsgesetzbuchs eine Person, welche es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen (vgl. hierzu Müller-Erzbach, Kap. 147 II, 1; Gierke § 79).

Daß die Beförderung in der Luft ausgeführt wird, ist für diese Begriffsabgrenzung nicht wichtig, denn das wird durch den Zusatz Luftfrachtführer hinreichend klargestellt. Wichtig ist, daß mit Frachtführer im deutschen Handelsrecht nicht die Beförderung von Personen erfaßt wird. Die Personenbeförderung ist aber ein wichtiger Teil der unter das Abkommen fallenden Beförderung.

Das zeigt Artikel 1, Absatz I, der den Gegenstand des Abkommens abgrenzt:

> Dieses Abkommen gilt für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt.

Ein Teil des Abkommens — das gilt besonders für Art. 26 — bezieht sich allerdings nur auf die Beförderung von Gütern. Hier könnte allenfalls vom Luftfrachtführer gesprochen werden. Das ist aber eine Ausnahme. Im allgemeinen umfaßt der Transporteur im Sinne des Abkommens auch den Personentransporteur.

Es ist unzweckmäßig, den feststehenden technischen Begriff „Frachtführer" des deutschen Rechts über das Gebiet der Güterbeförderung auch auf die Personenbeförderung auszudehnen, und

1) Riese, Archiv 34 S. 47, 48.

es wird ratsam sein, für denjenigen, der die vom Warschauer Abkommen erfaßten Transporte ausführt, eine neue Bezeichnung zu schaffen. Dafür erscheint es angebracht, das Wort „Transporteur" zu übernehmen. Das ist zwar ein Fremdwort, aber doch eines, das von jedermann verstanden wird. Es ist ein Wort, das als technischer, juristischer Begriff noch keine festgelegte Bedeutung hat und ist schließlich ein solches, das im internationalen Verkehr am leichtesten verständlich ist. Diese internationale Verständlichmachung ist aber für ein solches Abkommen von größter Wichtigkeit.

Auf jeden Fall ist das Wort „Transporteur" Mißdeutungen am wenigsten ausgesetzt, es soll deshalb in dieser Arbeit nicht vom Luftfrachtführer, sondern vom Lufttransporteur gesprochen werden.

Lufttransporteur ist, wer es unternimmt, gewerbsmäßig oder gegen Entgelt durch Luftfahrzeuge Personen und Güter (d. h. Reisegepäck oder Fracht) zu befördern.

2. Kapitel.

Voraussetzungen und Grenzen für die Anwendbarkeit der Haftung nach dem Abkommen.

I. Was ist ein internationaler Transport?

Die Abgrenzung des internationalen Transports gibt Artikel I Abs. 2 des Abkommens:

> Als „internationale Beförderung" im Sinne dieses Abkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Gebieten von zwei der Hohen Vertragschließenden Teile liegen, oder wenn diese Orte zwar im Gebiet nur eines Vertragsteiles liegen, aber eine Zwischenlandung in einem Gebiete vorgesehen ist, das unter der Staatshoheit, der Oberhoheit, der Mandatsgewalt oder der Herrschaft eines andern der Hohen Vertragschließenden Teile oder eines Nichtvertragsstaates steht. Erfolgt die Beförderung ohne eine solche Zwischenlandung zwischen Gebieten, die der Staatshoheit, der Oberhoheit, der Mandatsgewalt oder der Herrschaft ein und desselben Hohen Vertragschließenden Teiles unterstehen, so gilt sie nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Abkommens.

Aus den Worten: „Nach den Vereinbarungen der Parteien" ergibt sich, daß die Frage, ob der Weg eines Lufttransportes ein in-

ternationaler ist, nach dem Parteiwillen zu entscheiden ist (Goedhius, S. 83). Auf die tatsächlich geflogene Strecke kommt es nicht an, wenn etwa durch atmosphärische Störungen eine nicht vorgesehene Zwischen- oder Notlandung erforderlich wird.

Eine Beförderung auf der Fluglinie von Berlin nach Warschau ist danach ein internationaler Transport, denn Polen und Deutschland haben das Abkommen ratifiziert. Kein internationaler Transport i. S. des Abkommens ist eine Beförderung von Berlin nach Kopenhagen, weil Dänemark das Abkommen nicht ratifiziert hat.

Während z. B. ein Transport auf der Linie Berlin-Königsberg kein internationaler ist, fällt er unter das Abkommen, wenn fahrplanmäßig eine Zwischenlandung in Danzig vorgesehen ist. Im ersteren Falle wird der Transport kein internationaler dadurch, daß eine unvorhergesehene Zwischenlandung im polnischen Korridor oder in Danzig notwendig wird. Im letzteren Falle bleibt er es auch dann, wenn aus irgendwelchen Gründen die vorgesehene Landung in Danzig nicht möglich war und unmittelbar nach Königsberg durchgeflogen werden mußte.

Bedarf für diese Fälle die Abgrenzung des internationalen Transports keiner Erläuterung, so ergeben sich indes Schwierigkeiten bei der Beurteilung einer Beförderung zwischen einem am Warschauer Abkommen beteiligten Lande und einem Nichtbeteiligten, wenn gleichzeitig mit der Hinfahrt die Rückfahrt gelöst wird. Handelt es sich hier um zwei getrennte Beförderungen — in diesem Falle unterfallen sie, wie der erwähnte Transport Berlin-Kopenhagen, nicht dem Warschauer Abkommen — oder ist es ein einziger Transport, welcher im Gebiet eines Vertragsstaates beginnt und endet, aber durch eine Zwischenlandung im Gebiet eines Nichtvertragsstaates unterbrochen wird?

Diesen Fall hatte der Court of Appeal in London in dem Rechtsstreit Grein v. Imperial Arways Ltd. zu entscheiden. Die Klägerin war die Witwe eines auf dem Fluge von Antwerpen nach London verunglückten Fluggastes. Der Flug war mit einem Flugschein „London-Antwerpen und zurück" erfolgt, den der Verunglückte vor dem Abflug in London gelöst hatte. Die auf Schadensersatz klagende Witwe stützte ihren Anspruch auf die allgemeinen Beförderungsbedingungen der Imperial Airways, für die hinsichtlich inter-

nationaler Transporte das Warschauer Abkommen, in England als Carriage by Air Act in Geltung (22 and 23 Geo, 5 c, 36), maßgebend ist. Es stand zur Entscheidung, ob dieser Hin- und Rückflug mit einer Rückfahrtkarte von England nach Belgien, das dem Abkommen nicht angehörte, ein internationaler Transport ist.

Der High Court of Justice (King's Bench Division), der den Fall in erster Instanz zu entscheiden hatte, verneinte in dem Urteil vom 23. Oktober 1935 [2]) die „Anwendung des Begriffs internationale Beförderung auf den zur Entscheidung stehenden Fall, in dem der Fluggast von London in einen Staat fliegt, der nicht zu den vertragsmäßigen gehört, sich dort eine gewisse Zeit aufhält und dann nach London zurückfliegt."

Der Court of Appeal als Revisionsinstanz hob diese Entscheidung auf und sprach sich in seinem Urteil vom 13. 7. 1936 für die Anwendung des Warschauer Abkommens aus[3]).

Der Entscheidung, in der die Tendenz nicht zu verkennen ist, möglichst zu einer Anwendung des Abkommens und der in ihm enthaltenen Haftungsbeschränkung zu gelangen, wird man zustimmen müssen. Das Abkommen überläßt die Bestimmung über den Umfang und den Gang des Transports dem Willen der Parteien. Dieser Wille richtet sich bei Lösung einer Karte für die Hin- und Rückfahrt auf die Beförderung vom Abflugsort zum Abflugsort zurück. Der Aufenthalt am Bestimmungsort hat auf diesen gewollten Umfang der Beförderung jedenfalls dann keinen Einfluß, wenn keine der Parteien das besonders zum Ausdruck bringt. Es wird nicht genügen, daß der Lufttransporteur auf den Rückflugschein die Klausel setzt, daß trotz gleichzeitiger Lösung des Hin- und Rückflugs die Transporte unabhängig und getrennt seien. Er könnte eine Trennung beider Transporte mit Sicherheit nur dadurch herbeiführen, daß er keine derartigen Rückflugscheine herausgibt. Der Transporteur wird daran, solche Transporte aus dem Abkommen herauszunehmen, kein Interesse haben, wenn er in seinen allgemeinen Beförderungsbestimmungen — was nach denen der IATA die Regel ist —, auch die nicht unter das Abkommen fallenden

2) Archiv 1936 S. 223, 242.
3) Schoch in Hans. Ger.-Zeitschr. 1936 S. 341 ff., ferner Gommès im Journal du droit international 1936 S. 991 ff.

Transporte den Haftungsbestimmungen des Abkommens unterwirft. Der Fluggast könnte auf jeden Fall eine Trennung der Hin- und Rückfahrt dadurch herbeiführen — also die Anwendung des Abkommens ausschließen —, daß er nur jeweils die Karte für eine Fahrt löst, wobei ihm allerdings der Vorzug der für Hin- und Rückfahrt durchweg gewährten Ermäßigung des Fahrpreises verloren geht.

II. Muß der Transport ein bezahlter gewesen sein?

Das Abkommen bestimmt über die Bezahlung des Transports im Artikel 1, Abs. I:

> Dieses Abkommen gilt für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. Es gilt auch für unentgeltliche Beförderungen durch Luftfahrzeuge, wenn sie von einem Lufttransportunternehmen ausgeführt werden.

Nicht erfaßt vom Abkommen ist also der unentgeltliche Transport, der von einem Privatmann ausgeführt wird[4]).

Das Abkommen nimmt seine Anwendbarkeit ausdrücklich für folgende internationale Transporte aus:

1. Posttransporte (Art. 2, Abs. 2),
2. Transporte, die als erste Versuche zur Errichtung von Luftlinien ausgeführt werden (Art. 34),
3. Transporte, die unter außergewöhnlichen Umständen und nicht im Rahmen des gewöhnlichen Luftverkehrs stattfinden (Art. 34).

Die deutsche Übersetzung des Ausdrucks «entreprise de transports aériens» mit „Luftfahrtunternehmen" im Artikel 1 Abs. I ist nicht ganz genau. Es müßte richtig heißen: „Lufttransportunternehmen", denn ein Luftfahrtunternehmen ist nicht in jedem Falle ein Transportunternehmen, z. B. dann nicht, wenn es lediglich Luftfahrzeuge für Forschungs- und Schulzwecke zur Vermietung oder Vercharterung bereithält. In der Praxis wird diese Unterscheidung allerdings kaum von Bedeutung sein.

Nach dem Wortlaut des Artikels 1, Absatz I unterliegt der gewerbsmäßige Lufttransporteur für entgeltliche und unentgeltliche Transporte dem Abkommen in jedem Fall. Ein Transporteur, der dagegen diese Eigenschaft nicht besitzt, wird nur dann erfaßt, wenn er ein Entgelt empfangen hat.

---

4) Vgl. CITEIA, Protokoll und Bericht, Archiv 1933, 299 ff.

Man kann diese Bestimmung, die für Gelegenheitstransporte nur auf die Tatsache der Entgeltzahlung abstellt, für bedenklich halten und der Meinung sein, daß es richtiger sei, allein auf die Gewinnabsicht, d. h. also auf die Gewerbsmäßigkeit des Transporteurs Gewicht zu legen. Pittard[5]), schlägt eine entsprechende Abänderung dieser Bestimmung vor. Die Beschränkung des Abkommens auf den gewerbsmäßigen Transporteur ist aber nicht empfehlenswert, weil dadurch der Anreiz erhöht wird, Transporte durch Gelegenheitstransporteure ausführen zu lassen. Sie unterliegen nicht dem Verbot der Freizeichnung[6]) und können deshalb billiger sein. Dieses Bedenken unlauterer Konkurrenz besteht natürlich nicht in den Ländern, die den Luftverkehr und den Lufttransport einer strengen Kontrolle unterwerfen und die Ausführung von Transporten in der Luft von einer besonderen Zulassung abhängig machen; es kann aber in einem Lande ohne straffe Beaufsichtigung Bedeutung erlangen.

Die Frage, ob ein Transport entgeltlich oder unentgeltlich ausgeführt wurde, ist häufig schwer zu entscheiden. Oft ist die Unentgeltlichkeit nur eine scheinbare[7]), und dem Transporteur wird in irgend einer Form ein Vorteil verschafft, der dazu führt, daß letzten Endes von einer Unentgeltlichkeit nicht mehr gesprochen werden kann. Solche Erwägungen führen indes zu weit. Gefälligkeiten von völlig platonischem Charakter sind nur selten. Man muß darauf abstellen, ob in dem Zeitpunkt, in dem die Beteiligten sich über die Ausführung des Transportes einigen, Einmütigkeit über die Gewährung einer bestimmten geldwerten Gegenleistung bestand. Eine absolute Regel für die Lösung dieser Frage kann nicht aufgestellt werden. Sie bleibt in jedem Falle eine Frage des juristischen Fingerspitzengefühls und des richterlichen Ermessens[8]).

III. Welche Bedeutung haben die Beförderungsscheine?

Die Vorschriften des Abkommens über die Beförderungsscheine, das ist der Flugschein für den Reisenden, der Fluggepäckschein

5) Droit Aérien 1931, S. 169 ff.
6) arg. e contr. Art. 23.
7) Goedhius, S. 87.
8) Goedhius, S. 86, 2. Kap., 1.—3. Abschnitt.

für das Reisegepäck und der Luftfrachtbrief für die Fracht[9]) sind hier nur insoweit von Interesse, als nach Artikel 3, Abs. 2, Art. 4, Abs. 4 und Art. 9 die Ausstellung dieser Beförderungsscheine Voraussetzung für die Anwendung der Haftungsbeschränkungen des Abkommens ist. Der Transporteur kann sich auf die Bestimmungen des Abkommens, die seine Haftung beschränken oder ausschließen, nicht berufen, wenn er keinen Beförderungsschein ausgestellt hat.

Diese Bestimmungen sind nicht — wie Maschino[10]) annimmt — so zu verstehen, daß in solchem Falle das Abkommen als Rechtsgrundlage entfällt und die Haftung in vollem Umfange nach dem jeweiligen nationalen Recht zu beurteilen ist (.... se retrouve sous le régime de la loi nationale), sondern hat nur die Bedeutung, daß die pekuniäre Begrenzung der Haftung, wie sie Art. 22 des Abkommens festlegt, entfällt. Die rechtliche Haftungsgrundlage bleibt bestehen[11]). An die Stelle der pekuniären Haftungsgrenze des Abkommens tritt allerdings — hier ist Maschino zuzustimmen — die pekuniäre Haftungsgrenze des den Vertrag jeweilig beherrschenden nationalen Rechts, falls das eine solche Grenze vorschreibt. Wenn dort der Höhe nach keine Haftungsbeschränkung vorgesehen ist, ist die Haftung des Transporteurs im rechtlichen Rahmen des Abkommens pekuniär unbegrenzt.

Für den Frachtverkehr ist die in den Artikeln 8, 9 enthaltene Bestimmung, die die Ausstellung des Frachtbriefs erzwingen soll, viel zu streng[12]).

Artikel 9 bestimmt:

> Hat der Lufttransporteur das Gut angenommen, ohne daß ein Luftfrachtbrief ausgestellt worden ist, oder enthält der Frachtbrief nicht alle in Artikel 8 Buchstaben a—i und q bezeichneten Angaben, so kann er sich nicht auf die Bestimmungen dieses Abkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken.

Der Frachtbrief muß also enthalten:

Art. 8a) Ort und Tag der Ausstellung;

b) Abgangs- und Bestimmungsort;

---

9) Vgl. Bodenstein-Koffka zu Art. 9.

10) Droit 1930 S. 12; vgl. auch Herm. Müller S. 87.

11) Goedhius S. 144, Riese in Archiv 34, 47.

12) Die IATA hat in ihren Bedingungen diese Vorschriften nicht auf Transporte ausgedehnt, die nicht dem Abkommen unterliegen. Vgl. Bef.-Bed. für Personen Art. 2, § 6; Bef.-Bed. für Güter Art. 7, § 3.

c) die vorgesehenen Zwischenlandungen; der Lufttransporteur kann sich jedoch vertraglich ausbedingen, daß er sie beim Vorliegen zwingender Gründe ändern darf, ohne daß die Beförderung hierdurch ihre Eigenschaft als internationale Beförderung verliert;
d) Namen und Anschrift des Absenders;
e) Namen und Anschrift des ersten Luftfrachtführers;
f) Namen und Anschrift des Empfängers, wenn dieser benannt ist;
g) die Art des Gutes;
h) Anzahl, Art der Verpackung und die besonderen Merkzeichen oder Nummern der Frachtstücke;
i) Gewicht, Menge, Raumgehalt oder Maße des Gutes.

Aus dem Frachtbrief muß ferner hervorgehen, daß der Transport der Haftungsordnung des Abkommens unterliegt (Art. 8 q).

Der High Court in London hat zu dieser letzteren Bestimmung in der für das englische Recht maßgeblichen Entscheidung Westminster Bank Ltd. v. Imperial Airways vom 29. Juli 1936 Stellung genommen. Der Frachtbrief der Imperial Airways enthielt die Klausel: The General Conditions of Carriage of Goods are applicable to both internal and international carriage. These General Conditions are based upon the Convention of Warsaw of October 12, 1929, in so far as concerns international carriage within the special meaning of the said Convention." Die „Allgemeinen Bedingungen" — die der JATA — auf die hier verwiesen wird, waren in einer Druckschrift wiedergegeben, die in den Büros der Luftfahrtlinie auslag; es hieß darin, der Frachtbrief müsse u. a. enthalten "a statement that the carriage is subject to the rule relating to liability set out in the Convention of Warsaw of October 12, 1929, and upon which these conditions are based".

Das Gericht hielt diese Verweisung auf die Allgemeinen Beförderungsbedingungen nicht für ausreichend. Der Bestimmung des Artikels 8 q könne nur dadurch Genüge geschehen, daß unmittelbar auf die beschränkte Haftung des Abkommens Bezug genommen würde[13]).

13) Schoch, Hans. Ger.-Ztg. 1936 S. 341 ff.; ferner Gommés, Journal du droit intern. 1936, 991 ff.

Dieser Entscheidung wird nach kontinentalem, und besonders nach deutschem Recht, nicht beigetreten werden können. Es muß genügen, daß auf die Allgemeinen Beförderungsbedingungen Bezug genommen wird. Denn wer ein Transportmittel benutzt, muß sich darüber unterrichten, unter welchen Voraussetzungen der Transporteur im Rahmen der üblichen Beförderungsbedingungen für Schäden haftet.

Im ganzen erscheinen aber die Vorschriften über den Frachtbrief unzweckmäßig. Der Luftfrachtverkehr ist häufig ein Frachtverkehr der letzten Minute. Bei dem Eiltempo der Abfertigung kann sich leicht eine Unvollständigkeit einschleichen, durch die die Haftungsbeschränkung und damit der Zweck des Abkommens illusorisch wird[13a]).

IV. Welche Schäden fallen unter die Ersatzpflicht?

a) Für Personen fallen solche Schäden unter die Ersatzpflicht, die dadurch entstehen, daß ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, und die durch Verspätung verursacht werden (Art. 17, 19).

b) Für Reisegepäck und Fracht erstreckt sich die Ersatzpflicht auf die Schäden, die durch Zerstörung, Verlust, Beschädigung und Verspätung entstehen (Art. 18, 19).

V. In welchem Zeitpunkt müssen sich die Schäden ereignet haben, damit sie unter die Ersatzpflicht fallen?

Das Abkommen bezieht sich auf die Luftbeförderung — transport aérien —, d. i. im reinen Wortsinne die Beförderung in der Luft. Alles das, was vor dieser eigentlichen Beförderung und nachher mit dem Gegenstand des Transports geschieht, fällt nicht darunter. Die Beschränkung auf den reinen Lufttransport wäre aber für die Regelung der Haftung zu eng. Das Abkommen hat deshalb den Begriff des Transports, auf den sich die Ersatzpflicht bezieht, in folgender Weise ausgedehnt:

13a) Wüstendörfer S. 25.

a) bei Personen:

Schäden, die einem Reisenden zugefügt wurden, fallen unter die Haftpflicht, wenn sie sich an Bord des Luftfahrzeuges und beim Ein- oder Aussteigen ereignet haben.

Artikel 17 bestimmt:

> Der Lufttransporteur hat den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, daß ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, wenn der Unfall, durch den der Schaden verursacht wurde, sich an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat.

Fahrten vom und zum Flugplatz fallen also nicht in den Rahmen der Haftung. Ebenso wird der Aufenthalt eines Reisenden im Flughafen, bevor er sich auf das Rollfeld zum Einsteigen begibt, nicht von der Haftpflicht erfaßt. Schäden, die außerhalb des zum Einsteigen notwendigen Ganges auf das Rollfeld entstehen, sind vielmehr als Schäden Dritter anzusehen und nach den Gesetzen des betreffenden Staates zu beurteilen; z. B. in Deutschland nach § 19 des Luftverkehrsgesetzes, das die Haftpflicht weiter ausdehnt[14]). Falls der betr. Staat das Abkommen von Rom ratifiziert hat, treten die Vorschriften der Konvention von 1933 an die Stelle der nationalen Gesetzgebung.

Goedhius (S. 160 ff.) sieht als Mangel in der Fassung des Artikels 17 an, daß bei der Bestimmung über die Personenschäden nicht besonders hinzugefügt ist „die bei der Ausführung des Transports entstanden sind", wie es für Schäden an Gütern in Art. 18 geschieht. Er befürchtet, daß nach der jetzigen Fassung auch solche Schäden den Transporteur haftpflichtig machen, die mit dem Transport in keinem inneren Zusammenhange stehen, so z. B. die Verletzung eines Reisenden aus einer tätlichen Auseinandersetzung mit einem andern Reisenden während der Fahrt. Mir scheint, daß Goedhius hier zu weit geht. Art. 17 muß so ausgelegt werden, daß er nur Schäden erfaßt, die in Ausführung des Transportes entstanden sind. Das muß aus dem Zweck des Abkommens, die Haftung für Transportschäden zu regeln, entnommen werden.

---

14) Riese, Droit 1930 S. 221.

b) bei Gütern:

1. Für einfache Lufttransporte:

Für Schäden an der Fracht oder am aufgegebenen Reisegepäck besteht die Haftungspflicht, wenn sie innerhalb der vom Art. 18 gegebenen Grenzen eingetreten sind.

Artikel 18:

Der Lufttransporteur hat den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck oder von Gütern entsteht, wenn das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während der Luftbeförderung eingetreten ist.
Der Ausdruck Luftbeförderung im Sinne des vorstehenden Absatzes umfaßt den Zeitraum, währenddessen das Reisegepäck oder die Güter sich auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeugs oder, bei Landung außerhalb eines Flughafens, an einem beliebigen Orte unter der Obhut des Luftfrachtführers befinden.
Der Zeitraum der Luftbeförderung umfaßt keine Beförderung zu Lande, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens. Erfolgt jedoch eine solche Beförderung bei Ausführung des Luftbeförderungsvertrages zum Zwecke der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Schaden durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht worden sei.

Hier geht also die Haftpflicht über den eigentlichen Lufttransport hinaus und erstreckt sich auf alle Hilfstransporte und das Umladen, soweit alle diese Dinge auf Flugplätzen vor sich gehen.

Das Umladen wird auch dann unter das Abkommen fallen, wenn es infolge einer Notlandung außerhalb eines Flugplatzes aus einem Flugzeug in ein anderes notwendig wird[15]). Das muß gelten, weil ein solches Umladen eine Eigenheit ist, die sich durch den Lufttransport ergeben kann, wenn sie auch heute kaum noch in Erscheinung tritt. Das Umladen ist eine Pflicht, welche auf der den Lufttransporteur treffenden allgemeinen Sorgfalts- und Obhutspflicht für das transportierte Gut beruht. Es ist verfehlt, dieses Umladen[16]) als eine Art des Transports «par voie terrestra» anzusehen und vom Abkommen auszuschließen. Denn das Abkommen nimmt von der Haftung lediglich den Teil des Transportweges aus, den man als luftfremd bezeichnen kann; das sind Transporte zu Lande, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb von Flughäfen. Als luftfremd kann das infolge Notlandung oder Bruchs erforderlich gewordene Umladen in ein anderes Flugzeug nicht angesehen werden, auch wenn es außerhalb eines Flugplatzes stattfindet.

15) a. A. Goedhius, S. 163.

2. Für kombinierte Transporte:

Art. 18 unterstellt der Haftpflicht nur solche luftfremden Transporte, die als Neben- und Hilfstransporte bezeichnet werden können. Wo luftfremde Transporte eine so wesentliche Rolle spielen, daß sie nach dem Inhalt des Transportvertrages als Träger für die Durchführung des gesamten Transportes vorgesehen sind, kommt die in Art. 31 gegebene Abgrenzung zum Zuge. In dieser Vorschrift wird der sogenannte kombinierte Transport geregelt.

Artikel 31:

Bei gemischten Beförderungen, die zum Teil durch Luftfahrzeuge, zum Teil durch andere Verkehrsmittel ausgeführt werden, gelten die Bestimmungen dieses Abkommens nur für die Luftbeförderung und nur, wenn diese den Voraussetzungen des Art. 1 entspricht.

Keine Bestimmung dieses Abkommens hindert die Parteien, für den Fall einer gemischten Beförderung Bedingungen für die Beförderung durch andere Verkehrsmittel in den Luftbeförderungsschein aufzunehmen, sofern hinsichtlich der Luftbeförderung die Vorschriften dieses Abkommens beachtet werden.

c) Alle Schäden bei Verspätung:

Bei Schaden durch Verspätung gibt das Abkommen keine besondere Abgrenzung für die Zeit, in der der Verspätungsschaden eingetreten ist. Hier besteht demnach kein Anlaß, für die Ausdehnung des „Transports" über die reine Bedeutung des Wortes, d. h. die Beförderung in der Luft hinaus (Art. 19)[17]). Eine Verspätung kann nur die Grundlage für einen Schadensersatzanspruch sein, wenn sie sich beim Transport in der Luft ergeben hat. Verspätungen durch den Zubringerdienst oder auf Hilfs- und Nebentransporten fallen nicht unter das Abkommen[18]).

3. Kapitel.

Der Ersatzanspruch.

I. Wer haftet? Haben die Rechtsverhältnisse an den Beförderungsmitteln darauf einen Einfluß?

a) Eigentum:

Im Abkommen ist nicht, wie in den nationalen Luftgesetzen, vom Eigentümer oder Halter des Luftfahrzeuges die Rede. In den Be-

16) Goedhius a. a. O.
17) a. A. Riese, Arch. 34, 46; Koffka zu Art. 19 W. A. Bem. II.
18) Goedhius S. 166.

stimmungen, die sich mit der Ersatzpflicht befassen, wird lediglich von dem Transporteur gesprochen (vgl. Art. 17, 18, 19, 30). Transporteur im Sinne des Abkommens ist derjenige, welcher vertragsgemäß die Beförderung von Reisenden oder Gütern übernimmt. Das geschieht zwar in der Regel durch die Luftfahrtgesellschaften selbst, die die Transporte mit eigenen Flugzeugen ausführen, braucht aber nicht immer der Fall zu sein. Es kann durchaus vorkommen, daß ein Lufttransportunternehmen den Transport mit Luftfahrzeugen ausführt, die ihr auf Grund eines Gebrauchsüberlassungsvertrages von dem Eigentümer überlassen worden sind.

Diese Tatsache, daß der Transporteur den vertraglich übernommenen Transport mit Luftfahrzeugen ausführt, deren Eigentümer oder Halter im Sinne der verschiedenen Begriffsbestimmungen der nationalen Gesetze er nicht ist, spielt nach dem Abkommen keine Rolle. Nach ihm ist haftpflichtig nur derjenige, welcher in vertraglicher Beziehung zu dem Reisenden oder dem Aufgeber von Frachtgut steht. Allein auf dieses vertragliche Band kommt es an. Das Eigentum an dem Transportmittel hat auf die Frage der Haftpflicht keinen Einfluß.

Immerhin ist es nützlich, einen Blick auf die Fälle zu werfen, in denen der Transport mit Apparaten ausgeführt wird, die dem Transporteur auf Grund eines Gebrauchsüberlassungsvertrages zur Verfügung gestellt werden.

Eine solche Gebrauchsüberlassung ist in verschiedener Form denkbar[19]).

b) Vermietung:

Es kann sich um die zeitweise Überlassung eines unbemannten Fahrzeugs handeln. In diesem Falle besteht zwischen demjenigen, dem das Fahrzeug gehört und demjenigen, dem es überlassen ist, kein Transportvertrag. Hier handelt es sich, ähnlich wie bei dem im BGB. unter der Miete typisierten Vertrag um eine einfache entgeltliche Gebrauchsüberlassung. Ein irgendwie gearteter Transportvertrag besteht darin nicht. Da das Abkommen sich nur mit Transportverträgen beschäftigt, scheidet dieses Rechtsverhältnis für eine Anwendung aus.

19) hierzu Goedhius, S. 94 ff.

c) Vercharterung:

Interessanter ist ein solcher Gebrauchsüberlassungsvertrag, wenn er in ähnlicher Weise wie der Chartervertrag im Schiffahrtsrecht ausgestaltet ist. Die Vercharterung ist ein Begriff aus dem Schiffahrtsrecht und behandelt entweder die Überlassung des ganzen Schiffes, soweit seine Räume für eine bestimmte Reise zur Aufnahme von Ladung dienen, zur Beladung mit Gütern an einen andern (Charter); oder die Überlassung des ausgerüsteten und bemannten Schiffes mit der Besatzung derartig, daß das Schiff in einem vereinbarten Zeitraum innerhalb bestimmter Grenzen frei verwendet werden kann, und daß der Kapitän des Schiffes den Weisungen desjenigen, dem das Schiff so überlassen wird, untersteht (Zeitcharter)[20]). Es erscheint untunlich, diese technischen Begriffe in das Luftrecht zu übernehmen, jedoch soll die Form der Gebrauchsüberlassung in Anlehnung hieran untersucht werden.

Dabei ist zunächst an die Überlassung eines Luftfahrzeuges mit Bemannung für eine bestimmte Reise zu denken. Diese Überlassung kann erfolgen:

1. an eine Privatperson, welche selbst die Reise machen will;
2. an einen Kaufmann, der seine eigene Ware befördern will;
3. an einen Kaufmann, der den Transport von Sachen und Personen gewerbsmäßig ausüben und hierauf gerichtete Verträge selbst abschließen will.

Im ersteren Falle ist derjenige, dem das Luftfahrzeug überlassen ist, als eine Person anzusehen, die mit dem Überlasser einen Beförderungsvertrag dieser besonderen Art schließt. Der Überlasser ist Beförderer und der Vertrag unterfällt dem Abkommen.

Der zweite Fall ist wie der erste zu beurteilen.

Anders liegt der dritte Fall.

Hier werden Beförderungsverträge lediglich mit demjenigen geschlossen, dem das Flugzeug überlassen ist. Da die Verpflichtung aus dem Abkommen nur die Person trifft, die in unmittelbarer Vertragsvereinbarung zu dem Kontrahenten der Transportverträge steht, kommt also nur derjenige, dem das Luftfahrzeug in dieser

20) Müller-Erzbach, Kap. 222 II, 2 und 3; v. Gierke, § 79, II, 1 und 2.

Form überlassen ist, für die Haftpflicht nach dem Abkommen in Betracht.

Selbstverständlich gilt auch für diese ausgeführten Transportverträge die Bestimmung, daß für die Wirksamkeit der Haftungsbeschränkungsvorschriften des Abkommens Beförderungsscheine ausgestellt sein müssen.

Ähnlich der Time-Charter kann der Überlassungsvertrag in der Weise ausgestellt sein, daß der Überlasser ein flugfertiges, bemanntes Flugzeug für eine bestimmte Zeit mit dem Recht zur Verfügung stellt, Zeit, Dauer und Zweck der einzelnen Reise zu bestimmen. Ein solcher Vertrag kann wiederum geschlossen werden:

1. mit einer Privatperson, die eine noch nicht festgelegte Rundreise machen will;
2. mit einem Kaufmann, der von Fall zu Fall gewerbsmäßig Transporte von Frachtgütern oder Personen ausführt, deren Ziel sich aus den Aufträgen ergibt.

Der zweite Fall bleibt von vornherein für die Anwendung des Abkommens außer Acht, weil hier „Transporteur" im Sinne des Abkommens allein derjenige ist, dem das Flugzeug überlassen wurde, denn nur mit ihm stehen die Reisenden oder die Aufgeber von Frachtgut in unmittelbarer Vertragsbeziehung.

Aber auch im ersteren Fall kommt die Anwendung des Abkommens nicht in Betracht. Denn um bestimmen zu können, ob eine Beförderung überhaupt eine internationale im Sinne des Abkommens ist, bedürfte es der (vorherigen) Abmachung des Abfahrts- und Bestimmungsortes (Art. 1, Abs. 2). Das ist aber nach Sinn und Inhalt des Überlassungsvertrages nicht möglich. Ebenso kann die Ausstellung von Reisedokumenten, wie sie das Abkommen im 2. und 3. Abschnitt des 1. Kapitels für die Anwendung der Haftungsklausel obligatorisch vorsieht, wegen der Unbestimmtheit des Reisezieles nicht erfolgen.

II. Rechtsnatur des Anspruchs.

Während die Artikel 17—19 lediglich bestimmen: „der Lufttransporteur hat den Schaden zu ersetzen" — «le transporteur est responsable du dommage» —, dort also die Verantwortlichkeit nur

an die Tatsache des eingetretenen Schadens geknüpft zu sein scheint, gibt Art. 20 dem Transporteur die Möglichkeit, sich von der Haftung zu befreien, wenn ihn am Eintritt des Schadens kein Verschulden trifft. Bei Schäden an Gütern wird er darüber hinaus sogar auch bei Vorliegen eines Verschuldens von der Haftung frei, wenn das Verschulden sich auf die Lenkung, Führung oder Navigation erstreckt.

Artikel 20:

Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Lufttransporteur beweist, daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

Bei der Beförderung von Gütern und Reisegepäck tritt die Ersatzpflicht nicht ein, wenn der Luftfrachtführer beweist, daß der Schaden durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeugs entstanden ist, und daß er und seine Leute sonst alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben.

Die Haftung des Transporteurs ist danach eine Verschuldenshaftung, und zwar eine mit umgekehrten prozessualen Vorzeichen.

III. Haftung für Erfüllungsgehilfen (Préposé).

Die Haftung des Transporteurs erstreckt sich auch auf das Verschulden der «Préposé». Nur wenn bewiesen wird, daß der Transporteur «et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage» oder daß es ihnen «était impossible de les prendre» entfällt die Haftpflicht.

Was bedeutet der Begriff «préposé», den der deutsche Text mit „Leute" übersetzt? Im französischen Recht ist er « celui auquel le maître ou le commettant ont le droit de donner des ordres sur la manière de remplir leurs fonctions»[21]). Das französische Recht stellt ab auf das Verhältnis der unmittelbaren Unterordnung und Beaufsichtigung. «Ce qui est essentiel, c'est la subordination»[22]).

Die CITEJA hat für das Abkommen den Begriff folgendermaßen definiert: «Toute personne ayant un lien avec l'employeur en vertu d'un mandat quelconque le plus général possible, agissant au nom et pour le compte du transporteur»[23]).

---

21) Lalou, Ziff. 489.
22) Lalou a. a. O.
23) Bericht der 3. Tagung der CITEJA S. 48, Goedhius S. 179.

Goedhius folgert aus dieser Definition, daß nur derjenige als Préposé im Sinne des Abkommens anzusehen sei, welcher im streng juristischen Sinne kraft Auftrags im Namen und für Rechnung des Transporteurs handelt. Das sei beispielsweise nicht der Fall bei einem Arbeiter oder Angestellten, dessen Tätigkeit wohl tatsächlich Funktionen des Transporteurs umfasse, der aber rechtlich nicht Bevollmächtigter oder Repräsentant des Transporteurs sei. Diese Lückenhaftigkeit der von der CITEJA gegebenen Begriffsabgrenzung mache sich besonders in den Fällen der Praxis des internationalen Luftverkehrs bemerkbar, in denen 2 nationale Fluggesellschaften sich auf den Flugplätzen ihres Landes gegenseitig ihren gesamten technischen und Angestellten-Apparat zur Verfügung stellen. Er führt hier das Verhältnis zwischen der belgischen SABENA und der niederländischen Koninklijke Luchtvaart Matschappij (KLM) an. Der Angestellte der SABENA, der in Brüssel Fracht in ein Flugzeug der KLM schlecht verstaut, sodaß ein Schaden daraus entsteht, sei kein Préposé nach dem Abkommen[23a]).

Diese Ansicht über die Bedeutung des Préposé im Abkommen kann nach der gegebenen Definition der CITEJA nicht als richtig angesehen werden. Aus den Worten: «Toute personne ayant un lien ... en vertu d'un mandat quelconque le plus général possible ...» ist zu entnehmen, daß préposé jeder ist, welcher irgendwie mit dem Willen des Transporteurs bei der Durchführung des Transports tätig wird.

Für den von Goedhius gegebenen Fall ist also der Angestellte der SABENA auch im Verhältnis zur KLM als Préposé anzusehen. Es ist damit schon jetzt der Begriff des préposé so weit auszulegen, wie Goedhius ihn als wünschenswerte Änderung für die Zukunft vorschlägt, nämlich als «toutes les personnes que le transporteur emploie pour l'exécution du transport dont il est chargé»[24]).

Danach muß das in der amtlichen deutschen Übersetzung für Préposé gebrauchte Wort „Leute" als sehr glückliche Lösung angesprochen werden, denn dieser aus dem deutschen Handelsrecht (431 HGB) entnommene Begriff, der sehr viel weiter geht als der des Erfüllungsgehilfen nach § 278 BGB, umfaßt alle Personen, welche

23a) Goedhius, S. 180.
24) Goedhius S. 181.

mit dem Willen des Schuldners bei der Ausführung des Vertrags tatsächlich mitwirken.

Es ist nicht ganz sicher, ob nach der englischen Fassung des Abkommens (carriage by air act) der Préposé rechtlich ebenso weit gefaßt ist. Er ist dort übersetzt mit "agent". Das Verhältnis der agency besteht nach Common Law "whenever one person, called 'the agent', has authority express or implied, to act on behalf of another, called 'the principal', and consents so to act"[25]). Auch hier ist also, wie im Code civil, auf das rein rechtliche Band abgestellt. Es ist aber anzunehmen, daß die Haftung für „Servants" auch nach dem Abkommen ähnlich wie beim Common Carrier als selbstverständlich bestehen bleibt. Jedenfalls muß das trotz des scheinbar engeren Wortlauts des Urtextes geschehen.

Das Abkommen schweigt mit Ausnahme des Sonderfalles des Art. 25 (Abs. II), darüber, ob das schadenstiftende schuldhafte Handeln der Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen erfolgt sein muß, damit die Haftpflicht des Transporteurs einsetzt, oder ob es genügt, daß das bei Gelegenheit der Erfüllung geschieht. Man kann aus der Tatsache, daß nur Art. 25 hierüber etwas bestimmt (arg. e contravio) annehmen, daß das eine Lücke ist, die durch das jeweils den Vertrag beherrschende nationale Recht auszufüllen ist. Goedhius (S. 184) läßt diese Frage offen und empfiehlt eine klarere Fassung. Richtiger wird es nach der Begriffsbestimmung des préposé sein, die Vorschrift des Artikels 25 II, in der ausdrücklich bestimmt wird, daß er «dans l'exercice de ses fonctions» gehandelt haben muß, als eine in dieser Vorschrift besonders ausgedrückte Grundhaltung des Abkommens anzusehen. Danach ist in allen Fällen das Verschulden der Leute nur von Bedeutung, wenn es im Rahmen der Ausübung ihrer Funktionen liegt.

IV. Die Umkehrung der Beweislast.

Daß die Verschuldenshaftung des Transporteurs für sich und seine Leute im Prozesse dem Transporteur die Beweislast auferlegt, ist im Handelsrecht nichts Besonderes. Das geschieht im § 429, Abs. 1 des Deutschen Handelsgesetzbuches für den Fracht-

25) Halsbury, Bd. I, Ziff. 345; Curti, 2. Bd., 6. Kap. 3, 28.

führer, und ähnlich im Rechtskreise des Code de Commerce, und des Common Law. Während der Haftpflichtige dort aber überall von der Haftung befreit ist, wenn er nachweist, daß er alles getan hat, was ein ordentlicher Frachtführer tun kann, stellt ihn das Abkommen noch günstiger.

Es fügt nämlich in Art. 20 hinzu, daß die Befreiung auch dann eintritt, wenn die erforderlichen Maßnahmen nicht getroffen werden konnten. Das muß zwar in dem Sinne aufgefaßt werden, daß die erforderlichen Maßnahmen von einem ordentlichen Lufttransporteur nicht getroffen werden konnten. Aber auch wenn man diese Verobjektivierung berücksichtigt, zeigt die Fassung der Bestimmung, wie sehr sie dem Lufttransporteur entgegenkommt und der Freistellung von der Haftung zuneigt.

Andererseits bietet das Abkommen dem Geschädigten bei Gütertransporten einen Schutz für die Erhebung von Ersatzansprüchen, in dem es in Artikel 18 Abs. 3 S. 1 die Vermutung (praesumtio iuris) aufstellt, daß eingetretene Schäden im Hinblick auf den Zeitpunkt ihres Ereignisses unter die Ersatzpflicht fallen.

Diese Bestimmung war notwendig, weil ohne sie die prozessuale Notwendigkeit, den Eintritt des Schadens im Rahmen der von Art. 18 Abs. I u. II (vgl. oben Kap. I, VIII) gegebenen zeitlichen Abgrenzung zu beweisen, für den außerhalb des Transportunternehmens stehenden Geschädigten zu einer probatio diabolica werden würde. Dieser prozessualen Vergünstigung des Geschädigten steht die Vorschrift des Art. 26 Abs. I gegenüber. Sie schafft bei widerspruchsloser Annahme seitens des Berechtigten zugunsten des Transporteurs eine praesumtio iuris für die Ablieferung der Güter in gutem Zustande.

Artikel 26 (I):

> Nimmt der Empfänger Reisegepäck oder Güter vorbehaltlos an, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß sie in gutem Zustand und dem Beförderungsschein entsprechend abgeliefert worden sind.

Noch einen Schritt weiter in der dem Transporteur freundlichen Richtung geht Abs. 2 des Artikels 20, wonach auch beim Vorliegen eines Verschuldens des Transporteurs und seiner Leute die Verpflichtung zum Schadensersatz entfällt, wenn er beweist, daß dieses Verschulden des verursachten Schadens die Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeuges betrifft. Hier ist also aus dem all-

gemeinen Verschulden das „nautische Verschulden" herausgeschnitten und einer anderen Behandlung unterworfen als das „kommerzielle Verschulden". Diese Scheidung, die zum ersten Male in der Gesetzgebung der Vereinigten Staaten von Amerika in der sogen. Harder Act von 1893 auftaucht, von dort ausgehend einen großen Teil der nationalen Seerechte eroberte und schließlich in § 4 der Brüsseler Seerechtskonvention von 1924 übernommen wurde, ist dem Recht Deutschlands, das dem Brüsseler Abkommen nicht angehört, bisher fremd geblieben[26]). Dort ist deshalb ihre Zweckmäßigkeit umstritten.

Ursprünglich war in Warschau, besonders seitens der englischen und französischen Delegation, beabsichtigt, diese Klausel auf Beförderungen aller Art auszudehnen. Den Bemühungen der deutschen Delegation ist es indessen zuzuschreiben, daß diese Bestimmung im Internationalen Luftprivatrecht nur für Frachtgut und Reisegepäck übernommen wurde[27]).

Bei Personenschäden, die durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeuges entstehen, und zwar auch durch Verspätung, ist der Transporteur also (wie für kommerzielles Verschulden) haftpflichtig. Hier erleidet der Grundsatz der umgekehrten Verschuldenshaftung des Abkommens keine besondere Einschränkung.

V. Mitwirkendes Verschulden des Geschädigten.

Es entspricht den Regeln der Verschuldenshaftung, daß ein mitwirkendes Verschulden des Geschädigten für den Umfang der Ersatzpflicht von Bedeutung ist. Das bestimmt in Deutschland § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Im Rechtskreis des Code civil hat die höchstrichterliche Praxis den Grundsatz der Teilung des Schadens unter Abwägung der Schwere des Verschuldens von Gläubiger und Schuldner ausgebildet.

In England und im Rechtskreis des Common Law gibt es eine solche Abwägung nicht. Hier kann vielmehr nach dem Institut der

26) Gürtner S. 43; Wüstendörfer S. 21; Tisso S. 49.
27) Goedhius, S. 184 ff., 187 ff.

contributory negligence die Haftpflicht des Schuldners überhaupt entfallen, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Gläubigers mitverursacht wurde, und zwar haftet bei mitwirkenden Verschulden derjenige, welcher nach dem tatsächlichen Ablauf des Geschehens als Letzter die Möglichkeit hatte, den Schaden abzuwenden. Darauf kann sich der in Anspruch Genommene nur dann nicht berufen, wenn er vorsätzlich den Schaden verursacht hat[28]).

Dieser in den verschiedenen Rechtskreisen verschiedenen Beurteilung des mitwirkenden Verschuldens mußte das Abkommen Rechnung tragen. Es bestimmte deshalb in Art. 21:

> Beweist der Lufttransporteur, daß ein eigenes Verschulden des Geschädigten den Schaden verursacht oder bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, so kann das Gericht nach Maßgabe seines heimischen Rechts entscheiden, daß der Luftfrachtführer nicht oder nur in vermindertem Umfang zum Schadensersatz verpflichtet ist.

VI. Finanzielle Grenzen des Anspruchs.

a) Im Regelfall.

Den finanziellen Umfang der Haftung bestimmt und begrenzt Artikel 22:

> Bei der Beförderung von Personen haftet der Lufttransporteur jedem Reisenden gegenüber nur bis zu einem Betrage von 125 000,— Franken. Kann nach dem heimischen Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in Form einer Geldrente festgesetzt werden, so darf der Kapitalwert der Rente diesen Höchstbetrag nicht übersteigen. Der Reisende kann jedoch mit dem Lufttransporteur eine höhere Haftsumme besonders vereinbaren.
>
> Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck oder Gütern haftet der Lufttransporteur nur bis zu einem Betrage von 250 Franken für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stückes das Interesse an der Lieferung besonders deklariert und den etwa vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat der Lufttransporteur bis zur Höhe des deklarierten Betrages Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Absenders an der Lieferung.
>
> Die Haftung de Lufttransporteurs für Gegenstände, die der Reisende in seiner Obhut behält, ist auf einen Höchstbetrag von 5000 Franken gegenüber jedem Reisenden beschränkt.
>
> Die oben angegebenen Beträge sind in französischen Franken im Werte von 65½ mg Gold von 900/1000 Feingehalt ausgedrückt. Sie können in abgerundete Beträge einer jeden Landeswährung umgewandelt werden.

Der deutsche Gesetzgeber hat durch Gesetz vom 15. Dez. 1933 (RGBl. I, 1079) in § 2 einen Umrechnungssatz bestimmt. Danach sind 100 französische Franken mit 16.— RM zu bewerten.

---

28) Goedhius, S. 207; Pollock, S. 463.

Diese Höchstbeträge gelten auch für die Haftung aus Verspätungsschäden. Das erscheint bedenklich[29]), ist aber für den Transporteur nicht so gefährlich, weil bei der Geltendmachung eines Verspätungsschadens der Kläger keine Beweisvergünstigung hat, wie in Art. 18 Abs. III. Er muß nachweisen, daß die Verspätung beim Lufttransport eingetreten ist. Das ist sehr häufig für Güter und Reisegepäck schwierig. Der Kläger muß ferner nachweisen, daß der geltend gemachte Schaden in der angeblichen Höhe durch die Verspätung im Rechtssinne verursacht ist, d. h. nach dem Grundsatz der adaequaten Verursachung, welcher praktisch alle Rechte beherrscht, daß die Verspätung für den Schaden adaequat kausal ist.

Selbst wenn aber allen diesen Beweiserfordernissen durch den Geschädigten genügt ist, hat der Transporteur noch die ihm generell in Art. 20 gegebene Möglichkeit der Exkulpation, die allerdings hier nur einen schwachen Schutz bietet.

In der Praxis des Luftverkehrs hat man den Verspätungsschaden dadurch so gut wie ausgeschaltet, daß man in den Beförderungsbestimmungen ausdrücklich die Flugpläne nur als mittlere Zeitangabe bezeichnete. Ob das mit dem Abkommen vereinbar ist, soll später untersucht werden. Für Lufttransporte, die unter das Abkommen fallen, hat die JATA in ihren Beförderungsbedingungen ganz allgemein die Haftung für Verspätung ausgeschlossen[30]). Offenbar hat sich in der Praxis die Haftung für Verspätungsschäden als untragbar herausgestellt.

Jedenfalls ist zu beachten, worauf Goedhius hinweist, daß durch Verspätungen ein Schaden in der von Art. 22 bestimmten Höchstgrenze geltend gemacht werden kann. Die Möglichkeit, einer derartig hohen Ersatzpflicht für Verspätungen ausgesetzt zu sein, ist ein unbilliges Risiko für den Lufttransporteur. Eine Herabsetzung der Haftungsgrenzen erscheint deshalb auf diesem Gebiete wünschenswert[30]).

---

29) Goedhius, S. 165 bis 172.
30) Vgl. auch Wüstendörfer S. 25.

b) Bei dolosem Verhalten:

Die Haftung wird zu einer summenmäßig unbegrenzten, wenn der Transporteur oder seine Leute den Schaden dolos verursacht haben.

Bei der Abfassung des Artikels 25 in Warschau ging das Bestreben der deutschen Delegation dahin, den Dolus als Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zu umschreiben. Das stieß auf den Widerstand der englischen Delegation, dem sich die französische anschloß. Das Common Law kennt nicht die Abstufung des Verschuldens in Dolus, culpa lata und culpa levis, sondern unterscheidet nur Vorsatz (fraud, malice intention) und Fahrlässigkeit (negligence). Dabei ist das von manchen gesondert behandelte Institut des wilful misconduct zum ersteren zu rechnen[31]).

Das Abkommen überließ diese Frage schließlich dem Recht des angerufenen Gerichts, wobei es allerdings den Umfang der Haftung für die „Leute" besonders abgrenzt. Während nämlich das Abkommen in Art. 20 allgemein hier die Frage, inwieweit die Leute des Transporteurs in Ausführung ihrer Verrichtung handeln müssen, um den Transporteur ersatzpflichtig machen zu können, den nationalen Rechten überläßt, bestimmt Art. 25, II ausdrücklich, daß die Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben müssen.

Art. 25:

> Hat der Lufttransporteur den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht, so kann er sich nicht auf die Bestimmungen dieses Abkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken.
>
> Das Gleiche gilt, wenn der Schaden unter denselben Voraussetzungen von einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen verursacht worden ist.

Diese Lösung, ein Kompromiß, muß als sehr unglücklich angesprochen werden. Es wäre besser gewesen, im Interesse der internationalen Rechtssicherheit auf diese weite Umschreibung des dolus zu verzichten. Denn wo läuft die Grenze zwischen dem Vorsatz und ihm gleichzusetzender oder grober Fahrlässigkeit?[32]). Hier

---

31) Curti, Bd. II, S. 102; Halsbury, Bd. XXI, Ziff. 628; Keßler, S. 69; Ripert Droit 1930 S. 222.

32) Würstendörfer S. 25.

ist für die Verschiedenheit richterlicher Bewertung eines Sachverhalts in den verschiedenen Rechtskreisen ein zu weites Feld geschaffen[33]). Eine Änderung des Artikels 25, wonach diese Bestimmung sich auf den Vorsatz beschränkt, erscheint daher ratsam.

VII. Ausschlußfristen.

Außer den bisher aufgeführten Vorschriften, die nur einen äußeren Rahmen für den Ersatzanspruch darstellen, sind der Geltendmachung von Ersatzansprüchen, ganz gleich welcher Art, weiter Grenzen gesetzt durch

Artikel 29:

Die Klage auf Schadensersatz kann nur binnen einer Ausschlußfrist von 2 Jahren erhoben werden. Die Frist beginnt mit dem Tage, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte ankommen sollen, oder an dem die Beförderung abgebrochen ist. Die Berechnung der Frist bestimmt sich nach den Gesetzen des angerufenen Gerichts.

Dieser äußere Rahmen des Anspruchs wird vervollständigt durch die Vorschrift des Artikels 26, die dem Empfänger von Reisegepäck oder Frachtgut eine Anzeigefrist auferlegt und den Klaganspruch — ausgenommen im Falle der Arglist des Transporteurs — bei ihrer Versäumung ausschließt.

Artikel 26 Abs. II:

Im Falle einer Beschädigung muß der Empfänger unverzüglich nach Entdeckung des Schadens, aber jedenfalls bei Reisegepäck binnen 3 Tagen, bei Gütern spätestens binnen 7 Tagen nach der Annahme dem Lufttransporteur Anzeige erstatten. Im Falle einer Verspätung muß die Anzeige spätestens 14 Tage, nachdem das Reisegepäck oder Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, erfolgen.

Jede Beanstandung muß auf den Beförderungsschein gesetzt oder in anderer Weise schriftlich erklärt und innerhalb der dafür vorgesehenen Frist abgesandt werden.

Wird die Angelegenheit versäumt, so ist jede Klage gegen den Lufttransporteur ausgeschlossen, es sei denn, daß dieser arglistig gehandelt hat.

VIII. Gerichtsstand.

Die Bestimmung über den Gerichtsstand und das anzuwendende Prozeßrecht gibt

Artikel 28:

Die Klage auf Schadensersatz muß in dem Gebiet eines der Hohen Vertragschließenden Teile erhoben werden, und zwar nach Wahl des Klägers entweder bei dem Gericht des Ortes, wo der Lufttransporteur seinen Wohnsitz hat oder wo sich seine Hauptbetriebsleitung oder die-

33) Wüstendörfer S. 25.

jenige seiner Geschäftsstellen befindet, durch die der Vertrag abgeschlossen worden ist, oder bei dem Gericht des Bestimmungsortes.
Das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen des angerufenen Gerichts.

Die Bestimmung der wahlweisen Zuständigkeit ist in verschiedener Hinsicht bedenklich. Dadurch ist es möglich, daß die Gerichte verschiedener Staaten, die mit der Entscheidung eines Falles durch die Anrufung verschiedener Geschädigter befaßt werden, denselben Sachverhalt verschieden beurteilen. Das ist für die Einheitlichkeit der Rechtsprechung und die internationale Rechtssicherheit außerordentlich schädlich. Es ist deshalb unbedingt wünschenswert, daß das Abkommen zu einem ausschließlichen Gerichtsstand kommt, und zwar am besten zu dem der Hauptniederlassung des Lufttransporteurs. Das hätte den Vorteil, daß in jedem Falle die Durchsetzung des Urteilsspruches gegen den Transporteur unmittelbar erfolgen kann, ohne daß Schwierigkeiten aus dem Problem der Vollstreckung ausländischer Urteile auftauchen können[34]). Daß diese Lösung den Erfordernissen des Luftverkehrs entgegenkommt, zeigen die Beförderungsbestimmungen der IATA. Sie bestimmen für solche Ansprüche, die dem Abkommen nicht unterliegen, den ausschließlichen Gerichtsstand des Unternehmens.

IX. Beruht der Anspruch auf Vertrag oder Delikt?

Welche Norm beherrscht ihn bei international-privatrechtlich gelagerten Fällen?

Artikel 24 bestimmt:

In den Fällen der Art. 18 und 19 kann ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Abkommen vorgesehen sind.
Die Vorschrift des vorstehenden Absatzes findet auch in den Fällen des Art. 17 Anwendung. Die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und was für Rechte ihnen zustehen, wird hierdurch nicht berührt.

Der letzte Satz des Artikels zeigt, daß das Abkommen absichtlich über die Rechtsnatur des Anspruchs schweigt[35]). Die Frage, ob es sich um einen vertraglichen oder deliktischen Anspruch handelt,

34) Goedhius, S. 233 ff.
35) Visscher S. 332: «Elle (la Convention) a imposé a l'action en responsabilité de bornes extérieurs, des limites frontières, mais sans en régler le fond lui-même».

und wie je nach der Art des Anspruchs der Umfang der Ersatzpflicht — innerhalb der Höchstgrenzen des Abkommens —, der Kreis der Ersatzberechtigten und evtl. das den Anspruch beherrschende Statut zu bestimmen sind, wird also vom Abkommen nicht gelöst.

Die innere Ausgestaltung des Ersatzanspruchs bleibt dem Rechte vorbehalten, welches nach den Regeln des internationalen Privatrechts das streitige Rechtsverhältnis beherrscht[36]).

Ein Blick auf den Stand des Internationalen Privatrechts zeigt, daß in allen Rechten die Kollisionsnormen für vertragliche Ansprüche andere sind als die für außervertragliche, d. h. insbesondere für die deliktischen[37]). Aber auch innerhalb dieser beiden Anspruchsarten gehen die Kollisionsvorschriften der verschiedenen nationalen Rechte auseinander.

a) Qualifikation.

Bevor auf sie eingegangen werden kann, ist zu fragen: Wonach soll das angerufene Gericht beurteilen, ob ein im Rahmen des Abkommens liegender international-privatrechtlich gelagerter Anspruch ein vertraglicher oder deliktischer ist? Darauf gibt es in allen Rechten nur eine Antwort: Nach dem Recht des angerufenen Gerichts (lex fori), denn es handelt sich hier um eine Frage der Bewertung, der Qualifikation, für die „der inländische Staat allein und ausschließlich zuständig ist"[38]).

Für das deutsche Recht ist der vertragliche Charakter des Ersatzanspruches aus dem Abkommen, soweit er aus einem Transportvertrag für Güter hergeleitet wird, ohne weiteres zu bejahen. Denn wenn auch grundsätzlich die Möglichkeit, Ersatzansprüche auf Vertrag oder Delikt zu stützen, nebeneinander besteht, so muß doch dort, wo sie sich auch aus einem Vertragsverhältnis ergeben, die Priorität des Vertragsanspruchs vor dem deliktischen Anspruch als ein Grundsatz angesehen werden, der das deutsche Obligationenrecht beherrscht. Ja, man wird noch weiter gehen können und

36) Visscher a. a. O.
37) Vgl. die Übersicht bei Gutzwiller C II, 1 und 2, S. 1601 ff.; ferner Schlegelberger Hdwb. Bd. IV „Internationales Privatrecht" S. 343.
38) Raape, Einleitung E. V., Ziff. 4, 1 und 3; Visscher, S. 334; Schlegelberger Bd. 4, S. 34.

diesen Satz als ein im Privatrecht allgemein herrschendes Prinzip im internationalen Rechtsleben anzusehen haben.

Ansprüche aus Schäden, die durch einen Préposé verursacht werden, haben im französischen Recht, wie Artikel 1384 Code Civil ergibt[39]), deliktischen Charakter.

Schwieriger wird die Frage nach der Beurteilung des Anspruchs, der aus einem Personentransport hergeleitet wird aus der Gesundheitsbeschädigung, Körperverletzung oder Tötung eines Reisenden.

Im deutschen Recht ist diese Frage von untergeordneter Bedeutung. Der deutsche Gesetzgeber hat in einem besonderen Gesetz den Kreis der Ersatzberechtigten, den Gegenstand und die Art der Ersatzpflicht genau festgelegt, und zwar wie in den entsprechenden Vorschriften (§§ 21, 22, 24, 25) des Luftverkehrsgesetzes[40]).

Der englische Gesetzgeber hat in der "Second Schedule" der Carriage by Air Act 1932 für den Todesfall eines Passagies den Kreis der Ersatzberechtigten bestimmt. Es sind dort: "wife or husband, parent, step-parent, grand-parent, brother, sister, half-brother, half-sister, child, step-child, grandchild", wobei die Tatsache der Unehelichkeit oder Adoption bedeutungslos ist.

Die Gesetzgeber dieser beiden Länder haben also die sich aus dem Abkommen ergebenden Schwierigkeiten der Ausgestaltung der Ersatzansprüche für die Praxis im wesentlichen beseitigt.

Es wäre wünschenswert, daß dieses Verfahren in anderen Ländern, in denen das Abkommen in Geltung ist, Nachahmung findet.

Der Ansicht Niemeyer's[41]), daß im deutschen Recht die Frage nach dem Charakter des Ersatzanspruchs auf dem Gebiete des Sozialversicherungsrechts von Bedeutung sei, kann nicht beigetreten werden.

Im § 1542 der Reichsversicherungsordnung wird bestimmt:

> Soweit die nach diesem Gesetz Versicherten oder ihre Hinterbliebenen nach anderen gesetzlichen Vorschriften Ersatz eines Schadens beanspruchen können, der ihnen durch Krankheit, Unfall, Invalidität oder durch den Tod des Ernährers erwachsen ist, geht der Anspruch auf die Träger der Versicherung insoweit über, als sie den Entschädigungsberechtigten nach diesem Gesetze Leistungen zu gewähren haben....

Diese Bestimmung ist nicht so zu verstehen, daß sie nur delik-

39) III. Buch Titel 4: «des engagements qui se forment sans convention»; Kapitel II: «des délits et quasidélits».
40) Reichsgesetzblatt I, 1933, S. 1079.
41) J. W. 1936 S. 1428 ff.

tische Ansprüche erfaßt. § 1542 erstreckt sich vielmehr auf alle Ansprüche, die einem Geschädigten auf Grund der Gesetze (auch ohne besondere vertragliche Abmachungen) zustehen. Nur solche Ansprüche, die einem Verunglückten aus besonderen Verträgen zu Ersatzleistungen berechtigen, sind ausgenommen[42]).

Die auf der Grundlage des Abkommens beruhenden Ansprüche gehören auch dann zu denen, die dem Verletzten „nach anderen gesetzlichen Vorschriften" zustehen, wenn sie besonders in den Beförderungsbedingungen verankert sind[42]).

b) Handelt es sich um einen international gelagerten Rechtsfall, dann setzen nach der Qualifikation des Anspruchs die kollisionsrechtlichen Schwierigkeiten ein. Es gibt im internationalen Rechtsleben keine allgemein anerkannten Regeln dafür, nach welchem Statut ein international gelagertes Rechtsverhältnis zu beurteilen ist. Es besteht also je nachdem, vor das Gericht welchen Staates die Ersatzklage gebracht wird, nicht nur die Möglichkeit verschiedenartiger Qualifikation, sondern auch die Möglichkeit einer verschiedenen Anwendung der den Anspruch beherrschenden Norm. Im wesentlichen gibt es im internationalen Rechtsleben für vertragsrechtliche Normenkollisionen folgende Lösungsmöglichkeiten:

Vertragsverhältnisse können beurteilt werden:

1. nach dem Ort des Vertragsschlusses (lex loci contractus);
2. nach dem Erfüllungsort;
3. nach dem Personalstatut des Schuldners;
4. nach dem Gesetz des angerufenen Gerichts, der lex fori.

Für Ansprüche aus Delikt besteht eine größere Einheitlichkeit. Hier wird im allgemeinen die lex loci delicti commissi angewendet, nur vereinzelt gilt die lex fori[43]).

Die Verschiedenheit und Vielfältigkeit der Lösung dieser international-privatrechtlichen Schwierigkeiten in den nationalen Rechten bringt es mit sich, daß für die innere Ausgestaltung des Ersatzanspruchs nach dem Warschauer Abkommen eine internationale Rechtsunklarheit besteht, deren Beseitigung durch die Schaffung einer besonderen Bestimmung wünschenswert ist.

---

42 Reichsverbands-Kommentar zur RVO. zu § 1542 Bem. 3.

43) Gutzwiller a. a. O. und Schlegelberger Bd. 4, S. 371 ff.; Raape zu Art. 12, Bem. C VI.

c) Schon jetzt sei aber aus der gesamten Struktur des Abkommens in Anlehnung an Visscher ganz allgemein für diese im Abkommen offengelassenen Fragen der Anwendung der lex fori das Wort geredet[44]). Das ist eine Lösung, die der methodischen Durchbildung des Abkommens am ehesten entspricht.

Schon jetzt sind vom Abkommen folgende Gebiete, für die das Abkommen nur Rahmenbestimmungen enthält, der Ausfüllung durch das Recht des angerufenen Gerichts zugewiesen:

1. alle das Verfahren betreffenden Angelegenheiten (Art. 28, Abs. 4),
2. die Berechnung der Fristen (Art. 29, Abs. 2),
3. die Schadensersatzberechnung bei mitwirkendem Verschulden (Art. 21),
4. die Frage, welcher Grad des Verschuldens als doloses Handeln im Sinne des Art. 25 anzusehen ist.

Kann man von den unter 1 und 2 gegebenen Beispielen sagen, daß sie nur Abgrenzungsvorschriften für die Ersatzklage sind (obwohl nach deutschem Recht auch schon die Fristenberechnung materielles Recht darstellt (§§ 186 ff. BGB.), so betreffen doch die beiden letzten Fälle unmittelbar den Inhalt des Anspruchs.

Diesen Ansatz zur Verweisung auf die lex fori im Abkommen hat man nur durchzubilden und zu verallgemeinern, um auch für das den Klaganspruch beherrschende Statut zum Rechte des angerufenen Gerichts zu gelangen. Dieser Lösung hat sich die IATA für die nicht unter das Abkommen fallenden Transporte schon jetzt in ihren Beförderungsbedingungen bedient:

(Beförderungsbedingungen für Personen und Reisegepäck, Artikel 22, § 4, Abs. 1, Satz 2; für Fracht, Art. 21, § 4, Abs. 1, Satz 2).

„Für die Entscheidung ist das Recht des Landes, in dem sich das angerufene Gericht befindet, maßgebend."

Allerdings hat die IATA, worauf Visscher (S. 336) hinweist, diese Bestimmung hauptsächlich getroffen, um Ersatzklagen dem Rechte des Unternehmens zu unterwerfen. Denn sie gibt für diese Ansprüche nur den Gerichtsstand des Unternehmens. Dennoch darf sie als Wegweiser für den in Zukunft einzuschlagenden Weg bei Lösung dieser Frage angesehen werden.

44) Visscher, S. 335, 336.

C. Die Beförderungsbedingungen der Internationalen Air Traffic Association (IATA).

Die IATA hat ihre Beförderungsbedingungen nach dem Vorschlage Dörings[1]) an das Warschauer Abkommen angepaßt. Alle Lufttransportgesellschaften, die der IATA angehören und sich die Bedingungen zu eigen gemacht haben, haben sich in ihnen mit einigen Einschränkungen auch für die Transporte der Haftung auf der Grundlage des Abkommens unterworfen, die nicht unter das Abkommen fallen.

Die von der IATA geschaffene Vereinheitlichung des Lufttransportvertrages ist eine rein private Vereinbarung der in Den Haag zusammengeschlossenen Unternehmen. Während das Abkommen internationales Recht schafft, sind die Beförderungsbedingungen der IATA eine vertragliche Grundlage des Transports, deren Gültigkeit sich nur nach dem den Vertrag beherrschenden nationalen Recht beurteilt. Das Abkommen schafft internationales Recht, die IATA-Bedingungen enthalten nationales Recht und sind nur in diesem Rahmen rechtswirksam[2]). Die Frage, inwieweit in den einzelnen Rechten Bedenken gegen die Gültigkeit der IATA-Bedingungen bestehen, wird bei der Darlegung der nationalen Luftrechte zu erörtern sein.

Die IATA-Bedingungen erfassen auch zwischenstaatliche Transporte, die keine „internationalen" im Sinne des Abkommens sind. Für derartige Transporte, die außerhalb des Abkommens liegen, besteht aber eine Haftung nur während einer Frist von 6 Monaten[3]) im Gegensatz zu der zweijährigen Ausschlußfrist des Abkommens. Sodann fehlt eine dem Art. 9 des Abkommens entsprechende Vor-

---

1) Droit 1930 S. 415 ff., 516 ff.
2) A. A. wohl nur Plog S. 3.
3) vgl. Abk. Art. 29; IATA-Bed. für Pers. Art. 23 § 1 Abs. 2; für Güter Art. 23 § 1 Abs. 2.

schrift. Der Transporteur kann sich daher auf die Haftungsbeschränkung, die der Höhe nach von den IATA-Bedingungen für sämtliche Transporte übernommen ist, auch dann berufen, wenn die vom Abkommen zwingend vorgeschriebenen Angaben auf dem Frachtbrief fehlen.

Eine Abwandlung gegenüber der Rechtsgrundlage des Abkommens enthalten die IATA-Bedingungen[4]), ferner in der Bestimmung des zuständigen Gerichts und der Haftung für Verspätungsschäden.

Während das Abkommen für Klagen wahlweise die Zuständigkeit am Sitz des Unternehmens oder am Bestimmungsort gibt, ist nach den Bedingungen ferner das Gericht am Orte der Hauptniederlassung des Unternehmens zuständig.

Verspätungsschäden, für die der Transporteur nach dem Abkommen haftet, sind nach den Bedingungen der IATA ausgeschlossen. Die Frage, wieweit das möglich ist, ist selbstverständlich nach den nationalen Rechten zu entscheiden. Grundsätzlich werden gegen die Zulässigkeit der Freizeichnung insoweit keine Bedenken bestehen. Die Bedingungen schließen aber praktisch auch im Rahmen des Abkommens die Haftung für Verspätungsschäden aus. Sie bestimmen nämlich[5]):

> Die Flugpläne der Luftfahrtunternehmen enthalten mittlere Zeitangaben, für deren Einhaltung keine Gewähr übernommen werden kann. Die Unternehmen behalten sich das Recht vor, selbst zu entscheiden, ob Wetter und sonstige Bedingungen für die planmäßige Ausführung eines Fluges gegeben sind, ob insbesondere Start- und Ankunftszeiten geändert oder ob ein Start oder eine Landung zu einem bestimmten Zeitpunkt oder an einem bestimmten Ort ganz unterbleiben müssen. Sie behalten sich ferner das Recht vor, auf Zwischenlandungsplätzen in dem in den Flugplänen vorgesehenen Ausmaß einen längeren Aufenthalt vorzusehen, um Anschlüsse sicherzustellen, ohne daß damit eine Gewähr für den Anschluß übernommen wird.

Nach dieser Klausel ist es fast unmöglich, einen Verspätungsschaden geltend zu machen. Es fragt sich deshalb, ob sie nicht eine Einengung der vom Abkommen festgelegten Haftung darstellt und aus diesem Grunde nach Artikel 19 nichtig ist.

Man wird sich der Meinung Goedhius[6]) anschließen können — der diese Bestimmung für gültig hält —, weil es sich hier nicht um

4) vgl. IATA-Bed. für Güter Art. 4.
5) Beförderungsbedingungen für Personen- und Reisegepäck Art. 19 § 1 Abs. 2; für Fracht Art. 20 § 1 Abs. 2.
6) Goedhius, S. 168.

eine Haftungseinschränkung, sondern um eine Besonderheit des Fahrplans handelt.

Im übrigen ist in Artikel 24 der Beförderungsbedingungen Vorsorge getroffen, daß nicht der ganze Transportvertrag nichtig wird, wenn einzelne Bestimmungen wegen entgegenstehender Vorschriften des den Vertrag beherrschenden nationalen Rechts nichtig sind.

Artikel 24:

Sofern in einem Lande zwingende gesetzliche Bestimmungen bestehen, mit denen diese Beförderungsbedingungen nicht übereinstimmen, sollen die gesetzlichen Vorschriften, soweit sie zwingend sind und auf die einzelne Beförderung Anwendung finden müssen, diese Beförderungsbedingungen ersetzen bezw. ergänzen. Im übrigen sollen die Beförderungsbedingungen unberührt bleiben.

I. Die Lufttransportgesellschaften folgender Länder sind Mitglieder der IATA:

Ägypten, Misr Airlines, Heliopolis.
Belgien, S. A. Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA) Brüssel.
Brasilien, Syndicato Condor Ltd., Rio de Janeiro.
Dänemark, Det Danske Luftfart Selskab A/S, Kopenhagen.
Deutschland, Deutsche Lufthansa A.G., Berlin.
Finnland, Aero O/Y, Helsingfors.
Frankreich, Air France, Paris.
Griechenland, Société Hellénique de Communications Aérienne, Athen.
Großbritannien und Kolonien, British Airways Ltd.; British Continental Airways Ltd.; Imperial Airways Ltd., London.
Indien, Tata Sons Ltd., Bombay.
Italien, Ala Littoria, S. A., Rom; Avio Linee Italiane S. A., Mailand.
Jugoslawien, Société de Navigation Aérienne Yougoslave „Aéropout", Belgrad.
Niederlande, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, Den Haag.
Norwegen, Det Norske Luftfartselskap Fred. Olsen & Bergenske A/S, Oslo.

Österreich, Österreichische Luftverkehrs A.G., Wien.
Polen, Polskie Linje Lotnicze „Lot", Warschau.
Schweden, A. B. Aerotransport, Stockholm.
Schweiz, „Swissair" S. A., Zürich.
Spanien, Lineas Aeras Postales Espanolas.
Tschechoslowakei, Ceskoslovenska Letecka Spolecnost; Ceskoslovenske Statni Aerolinie, Prag.
Ungarn, Magyar Legiforgalmi R. T., Budapest.

(Nach der vom Generaldirektor der IATA, Herrn Jonkheer van den Berch van Heemstede zur Verfügung gestellten Liste der Mitglieder — Stand vom 1. Jan. 1937 —).

II. Das Warschauer Abkommen ist in folgenden Ländern in Kraft (Stand vom 1. Jan. 1937):

Australien,
Belgien,
Brasilien,
Danzig,
Deutschland,
Frankreich,
Großbritannien, Nord-Irland u. Britische Kolonien,
Indien,
Irland,
Italien,
Jugoslawien,
Lettland,
Mexiko,
Niederlande,
Polen,
Rumänien,
Schweiz und Liechtenstein,
Spanien,
Süd-Rhodesien,
Tschechoslowakei,
Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken,
Vereinigte Staaten von Amerika.

II. Teil.

Die Haftung nach nationalem Recht.

In den nationalen Rechten setzt die gesetzgeberische Tätigkeit auf dem Gebiete des Luftrechts und besonders des Luftprivatrechts nach Beendigung des Weltkriegs ein. Erst jetzt zwang die Entwicklung der Luftfahrt dazu, die Rechte und Pflichten des Halters von Luftfahrzeugen in privatrechtlicher Hinsicht zu regeln.

Bei der Gegenüberstellung der verschiedenen Luftgesetze kann man von verschiedenen Gesichtspunkten ausgehen. Man kann einmal die Gesetze darauf hin betrachten, ob sie die verschiedenen Haftungsmöglichkeiten systematisch regeln, insbesondere für den Transport von Personen und Gütern in der Luft spezielle Normen geben, ob sie die Haftung generell für alle Möglichkeiten in gleicher Weise festlegen, oder ob sie zwar die Haftung gegenüber Dritten abschließend regeln, die gegenüber Vertragspartnern aber den allgemeinen Vorschriften überlassen. Es ist aber auch möglich, die Haftung nach nationalem Recht danach zu unterscheiden, ob sie auf dem Boden der Erfolgshaftung oder der Verschuldenshaftung steht.

Nach diesem letzteren Prinzip soll die vergleichende Darstellung hier erfolgen. Bei der Erfolgshaftung oder Risikohaftung ist auseinanderzuhalten die rechtlich unbegrenzte Erfolgshaftung und die rechtlich begrenzte. Bei der rechtlich unbegrenzten Erfolgshaftung — nur sie wird in der Regel als eigentliche Risikohaftung angesehen — erstreckt sich die Haftpflicht auf alle Schäden, die sich irgend wie aus dem Betrieb eines Luftfahrzeugs ergeben können. Bei der rechtlich begrenzten Erfolgshaftung ist zwar auch auf den Grundsatz der Risikohaftung abgestellt, diese Haftung findet aber ihre Grenzen an den Schäden, die durch höhere Gewalt verursacht werden. Es ist Sache des Haftpflichtigen, das Vorliegen eines Falles der höheren Gewalt zu beweisen.

In beiden Gruppen der Erfolgshaftung besteht sodann die Möglichkeit, daß die Haftung der Höhe nach unbegrenzt oder begrenzt ist. Hier handelt es sich also nur um pekuniäre Haftungsschranken.

EUROPÄISCHE STAATEN.

I. Erfolgshaftung.

a) Rechtlich unbegrenzt.

1. Pekuniär unbegrenzt.

Die Staaten, die sich damit begnügen, die Haftung in allgemeiner Form gegenüber Vertragspartnern und Dritten ohne rechtliche und pekuniäre Grenzen zu regeln, sind in der Minderzahl. Aus den Gesetzen dieser Art — in Europa sind es die der Schweiz, der Tschecho-Slowakischen Republik, Ungarns und Bulgariens — spricht eine gewisse ängstliche Feindseligkeit gegenüber der technischen Neuerung des Luftfahrzeugs, vor dessen Gefahren man die Öffentlichkeit schützen wollte.

aa) Die Schweiz erließ zum ersten Male umfassende luftrechtliche Vorschriften im Wege der Notverordnung am 27. Jan. 1920. Diese nur vorläufig gedachte gesetzliche Regelung wurde am 23. Juni 1920 verlängert. Dabei ist es bis heute geblieben[1]). Über die Haftung wird in Art. 26 folgendes bestimmt:

> Für die aus dem Luftverkehr entstehenden öffentlich rechtlichen Ansprüche, sowie allen Schaden, welcher durch ein Luftfahrzeug und dessen Betrieb an Personen oder Sachen verursacht wird, haften neben dem Fehlbaren unbeschränkt und solidarisch:
>
> 1. der Träger der für das Luftfahrzeug ausgestellten Verkehrsbewilligung;
> 2. der Halter des Luftfahrzeugs.
>
> Die gleiche Haftung besteht für den Schaden, welcher im Zusammenhange mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs durch dessen Insassen an Personen oder Sachen verursacht wird.
>
> Vorbehalten bleibt in allen Fällen der Rückgriff gegen den Fehlbaren.
>
> Gänzliche oder teilweise Befreiung von der Haftung für zivilrechtliche Ansprüche kann der Richter im Falle des Selbstverschuldens des Geschädigten eintreten lassen.

Auffallend ist, daß das Schweizer Luftrecht den Ausschluß oder die Verringerung der Haftung durch mitwirkendes Verschulden Dritter nicht anerkennt[2]). Diese strengen Haftungsbestimmungen gelten aber nur für solche Transporte, die vom Warschauer Abkommen nicht erfaßt werden, weil die Schweiz dem Abkommen angehört.

---

1) Heß, Archiv 1936 S. 9, 10.
2) derselbe, a. a. O. S. 11.

Da der Schweizer Gesetzgeber ein Verbot der Freizeichnung von der Haftung nicht erlassen hat, muß die Freizeichnung wie im deutschen Recht mit Ausnahme der Schäden, die durch doloses Handeln des Transporteurs verursacht werden, für zulässig erachtet werden. Gegen die Gültigkeit der IATA-Bedingungen, die das maßgebliche schweizerische Lufttransportunternehmen seinen Verträgen zugrunde legt, bestehen deshalb keine Bedenken.

bb) Das Tschecho-Slowakische Luftverkehrsgesetz vom 8. Juli 1925 regelt die Haftpflicht unter Ziffer VIII „Schadensersatz".

§ 29:

Abs. 1 Wurden durch den Betrieb eines Luftfahrzeugs Personen verletzt oder getötet oder Sachen beschädigt, so sind zum Schadensersatz der Besitzer (§§ 7 und 41) und der für die Führung des Luftfahrzeugs verantwortliche Luftfahrer (§ 6), bei Abgang eines solchen Besitzers der Eigentümer oder jeder Miteigentümer und der verantwortliche Luftfahrer verpflichtet.

Abs. 2 War das Luftfahrzeug z. Zt. als der Schaden entstanden ist, einer dritten Person zur freien Verfügung überlassen, so sind außer den im Abs. 1 genannten Personen alle Personen schadensersatzpflichtig, die über das Luftfahrzeug verfügt haben.

Abs. 3 ..... (rechtswidrige Verfügung durch dritte Personen) .....

Abs. 4 ..... (Militärpersonen) .....

Abs. 5 .....

Abs. 6 .....

§ 30:

Umfang der Schadensersatzpflicht .....

§ 31:

Wer nach § 29 für den Schaden haftet, ist von der Pflicht zur Ersatzleistung befreit, wenn er beweist, daß das schädigende Ereignis durch Verschulden des Beschädigten selbst oder durch Verschulden eines Dritten verursacht wurde.

Als dritte Personen gelten nicht:

a) eine Person, die der Ersatzpflichtige beim Betrieb des Luftfahrzeugs beschäftigt hat,
b) der Inhaber einer dem Luftverkehr dienenden Anlage oder eine Person, welche dieser beim Betriebe beschäftigt, insoweit es sich um die Tätigkeit beim Betriebe handelt,
c) ein Teilnehmer am Fluge.

Rührt der Schaden oder sein Umfang nur zum Teil aus dem Verschulden des Verletzten oder des Dritten her, so ist unter Würdigung aller Umstände auf einen Teil der in § 30 bezeichneten Ansprüche zu erkennen.

§ 32:

Die Bestimmungen der §§ 29—31 gelten für die Ersatzansprüche aus der Beschädigung oder Tötung von Personen oder aus der Beschädigung von Sachen, die mit dem Luftfahrzeug befördert werden, wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs erfolgte:

a) gegen Entgelt oder im gewerbsmäßigen Sachen- oder Personentransport,
b) im Dienste oder im Auftrage der schadensersatzpflichtigen Person, und zwar in diesem Falle insoweit als der Schaden nicht zur Gänze durch die Unfallversicherung (§ 48) ersetzt ist.

Die Ersatzansprüche aus der Beschädigung anderer mit dem Luftfahrzeug beförderter Personen oder Sachen richten sich nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte.

..... (Militär .....)

§ 33 .....
§ 34 .....
§ 35 ..... Weitergehende Ansprüche aus allg. Gesetzen bleiben unberührt.
§ 36 .....
§ 37 .....
§ 38 .....
§ 39:

Durch Vereinbarungen kann von vornherein die Anwendung der Bestimmung des § 32 Abs. 1a und Abs. 2 überhaupt und jene der Bestimmung des § 32 Abs. 1 b insofern, als es sich um Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Sachen handelt, ausgeschlossen oder eingeschränkt werden.

Im übrigen sind Vereinbarungen, wodurch die Vorschrift dieses Abschnittes zum Nachteil der Beschädigten von vornherein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden, ungültig.

§ 40 ..... (Postsendungen) .....

Diese Bestimmungen gelten, da dieTschecho-Slowakei dem Warschauer Abkommen angehört, nur für die dem Abkommen nicht unterliegenden Transporte. Von Bedeutung ist, daß der tschechische Gesetzgeber die Freizeichnung von der Haftung oder die Haftungsbeschränkung für Personen-Transporte verbietet. Insoweit sind also die Bedingungen der IATA in der Tschecho-Slowakei unwirksam.

Vor dem Inkrafttreten des Luftverkehrsgesetzes war die Freizeichnung zulässig. Allerdings stellte gerade die tschecho-slowakische Rechtsprechung an das Zustandekommen des vertraglichen Haftungsausschlusse sehr strenge Anforderungen. Das Zivillandesgericht in Prag[3]) verneinte in einem Falle den wirksamen vertraglichen Haftungsausschluß, in dem der Fahrgast die beiden Sprachen nicht beherrschte, in welchen die Bedingungen auf dem Fahrschein aufgedruckt waren.

cc) Ungarn bestimmt über die Haftung in der Verordnung über den Luftverkehr vom 30. Dezember 1922 in der Fassung der Verordnungen vom 22. Febr. 1924, 23. Juli 1930 und vom 22. 12. 1933 in

3) ZLR 1928 Bd. II, Heft 1, S. 56 ff.; Droit 1926, S. 390.

§ 19:
Erwächst jemandem beim Betrieb eines Luftfahrzeugs ein Schaden, so ist hierfür der Halter des Luftfahrzeugs, bei Unternehmen der in § 7 erwähnte Konzessionsinhaber verantwortlich.
Die Verantwortung kann nur in bezug auf Fahrgäste oder beförderte Güter, bei der Ausbildung nur bezüglich der Schüler, bei Schauflügen und Wettbewerben bezüglich jeder Person, die sich an Bord des Fahrzeugs befindet, ausgeschlossen oder beschränkt werden.
Falls neben der zufällig einen Schaden verursachenden Person auch eine andere schuldige Person für denselben Schaden aufzukommen hat, so sind beide dem Geschädigten gegenüber solidarisch verantwortlich, in ihrem Verhältnis zueinander aber hat der Schuldige die vollen Schadensersatzkosten zu tragen.
Der Geschädigte kann keinen Schadensersatz fordern, wenn der Schaden ausschließlich seinem Verschulden zuzuschreiben ist. Wenn der Geschädigte bei der Verursachung des Schadens mitgewirkt hat, entscheidet in Erwägung der Umstände das Gericht, ob ein Schadensersatz und in welchem Ausmaße dieser zu leisten ist.

In Ungarn ist also die Freizeichnung ausdrücklich zugelassen. Sie wird allerdings nur in den Grenzen möglich sein, die alle Rechtsordnungen bestimmen, nämlich unter Ausschluß eigenen schuldhaften Handelns des Transporteurs. Für die Gültigkeit der IATA-Bedingungen ergeben sich keine Bedenken.

dd) Nach bulgarischem Recht beruht die Haftung auf Artikel 22 des Luftverkehrsgesetzes vom 23. Juli 1925.

Artikel 22:
Wenn infolge Benutzung eines Luftfahrzeugs eine Person getötet oder verletzt wird, haftet der Eigentümer des Luftfahrzeugs.
Wenn jedoch das Luftfahrzeug ohne Genehmigung benutzt wird, ist der Eigentümer von jeder Haftung befreit; diese trifft vielmehr denjenigen, der sich des Luftfahrzeugs unberechtigter Weise bedient hat.

Bulgarien beschränkt damit die absolute Erfolgshaftung auf Personenschäden, d. h. auf den Personentransport. Der Transport von Gütern und die Haftpflicht für ihn ist nicht geregelt und beurteilt sich also nach den allgemeinen Gesetzen. Für den Luftgütertransport gilt damit das Prinzip der Verschuldenshaftung.

Die Freizeichnung ist nicht verboten. Sie ist also zulässig. Gegen die Bedingungen der IATA bestehen deshalb keine Bedenken.

ee) Rußland siehe unter D I. Seite 61.

2. Pekuniär begrenzt.

aa) Die Haftpflicht des deutschen Lufttransporteurs beruht auf dem Luftverkehrsgesetz vom 21. Aug. 1936. Dort wird die Haftpflicht im II. Abschnitt in den §§ 19—30 geregelt:

§ 19:
Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Benutzt jemand das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist.

§ 20
Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so gilt § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs; bei Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt darüber ausübt, den Verschulden des Verletzten gleich.

§ 21 ..... (Umfang der Ersatzpflicht) .....
§ 22 ..... (Umfang der Ersatzpflicht) .....
§ 23
Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall.
a) Bei Luftfahrzeugen unter 2500 kg Fluggewicht bis zu 100 000.— RM.
b) Bei größeren Luftfahrzeugen bis zu 40.— RM. für jedes Kilogramm des Fluggewichts, jedoch höchstens bis zu 300 000.— RM. Fluggewicht ist das bei der Zulassung des Flugzeugs festgesetzte Gesamtfluggewicht.

Ein Drittel der nach Absatz I errechneten Summe dient ausschließlich für den Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel ausschließlich für den Ersatz von Personenschäden. Die Höchstsumme des Schadensersatzes für jede verletzte Person beträgt 30 000.— RM.
Ist eine Jahresrente anstelle eines Kapitalbetrags zu gewähren, so darf der Kapitalwert der Rente die Höchstbeträge nach Abs. I und II nicht übersteigen.
Übersteigen die Entscheidungen die mehreren auf Grund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach Abs. I und II, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

§ 24, 25, 26 und 27 .....
§ 28 Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften, wonach für den beim Betrieb eines Luftfahrzeugs entstehenden Schaden der Halter oder Benutzer in weiterem Umfang oder der Führer oder ein anderer haftet.

Wegerdt[4]) kritisiert das Fehlen besonderer Vorschriften über den Lufttransport im neuen deutschen Luftrecht. Das ist in der Tat eine große Lücke, deren Ausfüllung bei der Neufassung des Luftverkehrsgesetzes vom 1. Aug. 1922 erwartet wurde. Immerhin sind jetzt die Gefahren der absoluten Gefährdungshaftung durch die sehr geschickt festgesetzten Haftungshöchstgrenzen nach § 23 des neuen Luftverkehrsgesetzes stark eingeschränkt.

Bei der Geneigtheit des deutschen Gesetzgebers gegenüber internationalen Vereinheitlichungen auf diesem Gebiete ist zu erwarten,

4) Archiv 1936, S. 157 ff.

daß über kurz oder lang das Prinzip der Gefährdungshaftung zu Gunsten einer gesetzlichen Regelung des Lufttransports im Sinne des Warschauer Abkommens aufgegeben wird.

Die Enthaftungsklausel ist nach feststehender deutscher Rechtsprechung zulässig[5]). Ihre Grenze findet die Freizeichnungsmöglichkeit beim Vorsatz (§ 276 Abs. 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs) und sittenwidrigen Verhalten (§ 138 BGB). Gegen die Rechtsgültigkeit der IATA-Bedingungen ist deshalb nach deutschem Recht nichts einzuwenden.

bb) Der Freistaat Danzig hat sein altes Luftverkehrsgesetz vom 9. Juni 1926 durch Gesetz vom 30. Sept. 1936 entsprechend dem deutschen Gesetz abgeändert. Beide Gesetze stimmen sachlich völlig überein. Lediglich die Haftungshöchstgrenzen in § 23 des Luftverkehrsgesetzes sind in Danziger Währung ausgedrückt, und zwar belaufen sie sich

a) bei Luftfahrzeugen unter 2500 kg Fluggewicht bis zu 200 000.— Gulden,

b) bei größeren Luftfahrzeugen bis zu 80 Gulden für das Kilo Fluggewicht und höchstens bis zu 600 000.— Gulden.

Auch in Danzig ist die Freizeichnung wie im deutschen Recht möglich und gegen die Gültigkeit der IATA-Bedingungen nichts einzuwenden.

b) Rechtlich begrenzt.

1. Pekuniär unbegrenzt.

aa) Frankreich hat in seinem Luftverkehrsgesetz vom 31. Mai 1924 als erster Staat ein systematisches Lufttransportrecht geschaffen, das der absoluten Erfolgshaftung den Rücken kehrt. Das Gesetz scheidet systematisch den Gütertransport vom Personentransport und bestimmt über die Haftung im Titel 3:

Beförderungen im Luftwege:

Kapitel I: Beförderung von Gütern.

Art. 39 .....
Art. 40 .....
Art. 41 Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie marchan-

5) R.G. 117, S. 103; Döring ZLR 1928, S. 209 ff. u. S. 292 ff.; Schleicher zu § 19 Bem. IV; Koffka zu § 19, Bem. IV 2.

dises transportées, hors les cas de force majeure ou de vice propre de la marchandise.
Toutefois si la valeur de la marchandise n'a pas éte déclarée par l'expediteur, la responsabilité du transporteur est limité à la somme de 1.000 francs par colis.

Art. 42 Le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employés à bord dans la conduite de l'appareil qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises.
Cette clause ne décharge le transporteur de sa responsabilité que si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ et le personnel muni des brevets et certificats réglementaires, les certificats administratives spéciaux établissant en faveur de l'aéronef etd e son équipage une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire.

Art. 43:
Est nulle toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de sa responsabilité, tant de son fait que de celui de ses préposés, relativement au chargement à a conservation et à la livraison des marchandises. Est nulle aussi toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de la responsabilité de ses fautes personnelles.

Art. 44:
Le commandant de l'aéonef a le droit de fair jet en cour de route les marchandises chargées, si le jet est indispensable au salut de l'aéronef. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur. Aucune responsabilité ne saurait incomber au transporteur envers l'expediteur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises. Mais la responsabilité causés à la surface du sol subsiste.

Art. 45:
Sous réserves des dispositions précédentes, les régles du code de commerce relatives aux transports par terre et par eaux sont applicables au transport par air.

Über den Personentransport sind Vorschriften ähnlich den aufgeführten, welche die Haftung genau festlegen, in dem Kapitel II (Art. 46—48) des Gesetzes nicht enthalten. Hier wird über die Haftung lediglich negativ bestimmt, daß der Transporteur sich entsprechend den im Art. 42 vorgesehenen Bedingungen freizeichnen kann.

Art. 48:

Le transporteur peut s'exonérer de sa responsibilité à raison l'accidents survenus aux voyageurs dans les conditions prévues par l'article 42 au dessus.

Es ist jedoch absolut anerkannt, daß der Haftungsgrundsatz des Artikels 41 auch positiv für den Personentransport gilt[6]).

Wie aus Artikel 42 zu entnehmen ist (arg. e contrario) kann der Lufttransporteur sich für vorsätzliches Handeln seiner Angestellten und für das Luftrisiko, für das er nach dem Gesetze im Gegensatz

6) Tissot, S. 105; Kilkoski, S. 24.

zur höheren Gewalt haftet freizeichnen. Nicht möglich ist die Freizeichnung im Gütertransport für kommerzielles Verschulden, wohl aber für nautisches. Auch hier macht sich also der Grundsatz der Harder Act bemerkbar[7]).

Zweifelhaft bleibt auch im französischen Recht, wo die Grenze zwischen dem «risque de l'air», für die das Gesetz eine Haftpflicht vorsieht, und der «force majeur»[8]), für die nicht gehaftet wird. Dieser Streit ist aber deshalb nicht sehr bedeutend, weil in der Praxis auch das Luftrisiko durch die Enthaftungsklausel ausgeschlossen wird.

Die Freizeichnungsklausel, wie sie in Art. 42 und 48 des Gesetzes zugelassen wird, umfaßt alle Verschuldensgrade des Flugpersonals, d. h. aller an Bord mit der Führung des Luftfahrzeugs beschäftigten Personen. Diese Vorschriften sind gegenüber dem Grundsatz des französischen Rechts, daß es unzulässig ist, sich für die Folgen eigenen schuldhaften Handelns freizuzeichnen, eine bemerkenswerte Ausnahmebestimmung. Die Freizeichnung ist auch dann wirksam, wenn in dem schadenstiftenden Verhalten des Flugpersonals der Tatbestand einer strafbaren Handlung liegt.

Von Bedeutung ist aber, daß die Freizeichnungsklausel nur die Befreiuung des Luftfahrtunternehmens, das mit den Fluggästen den Transportvertrag geschlossen hat, herbeiführt. Die persönliche Haftung des Piloten beispielsweise, bleibt von der Klausel unberührt. Allerdings kann seine Ersatzpflicht, da er zu den Fluggästen in keinem Vertragsverhältnis steht, nur auf die Vorschriften über deliktische und quasideliktische Haftung der Art. 1382 ff Code civil gegründet werden. Dagegen kann das Unternehmen nach d i e s e n Bestimmungen des Code civil nur in Anspruch genommen werden, wenn die bei der Erfüllung des Transportvertrags entstandenen Schäden auf ein strafbares deliktisches Verhalten der Gesellschaft selbst oder solcher Erfüllungspersonen zurückzuführen ist, die nicht zum Flugpersonal gehören[9]).

Mit dieser Einschränkung sind die IATA-Bedingungen nach französischem Recht gültig.

---

7) Tissot, S. 64/65.
8) Goedhius, S. 51, 59.
9) Cour d'Appel de Lyon in Sachen Nigay gegen Société Caudron, Recueil de la Gazette 1937, S. 131 ff.

bb) Das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen (Jugoslawien) gibt in seinem Luftverkehrsgesetz vom 22. Febr. 1928 im II. Teil eine eingehende Regelung des Güter- und Personentransports. In Kapitel III sind in den Artikeln 66 bis 72 die Vorschriften über den Gütertransport enthalten, im Kap. IV in den Artikeln 73—75 die Normen für den Personentransport.

Artikel 68 schreibt die Haftpflicht des Transporteurs für Verlust, Zerstörung und Beschädigung von Gütern vor, ausgenommen der Fall höhere Gewalt oder «vice propre» der Güter. Die Haftung erstreckt sich auf den bei der Aufgabe erklärten Wert, es sei denn, der Transporteur weist nach, daß er zu hoch ist. Ist keine Wertangabe erfolgt, so erstreckt sich die Haftung höchstens auf 1000 Dinar für das colis. Für Schäden, die durch atmosphärische Ursachen oder durch fehlerhafte Lenkung entstanden sind, kann die Haftung vertraglich ausgeschlossen werden. Der Ausschluß hat aber nur Wirkung, wenn das Luftfahrzeug sich in lufttüchtigem Zustande befindet. Für eigenes Verschulden und für das von Mannschaftsmitgliedern, das sich auf das «chargement, l'arrimage, à la conversation et à la livraison des marchandises» d. h. also auf kommerzielles Verschulden, bezieht, ist eine Freizeichnung nicht möglich. Eigenartig ist, daß der jugoslawische Gesetzgeber im Art. 71 die lex Rhodia de iactu, von der Wüstendörfer[10]) sagt, daß sie Ewigkeitswert habe, in das Luftrecht einführt. Dort wird nämlich bestimmt, daß der Transporteur gegenüber den Aufgebern von Gütern für Abwurf aus Luftgefahr nicht haftet. Derjenige, dessen Güter zur Sicherheit des Luftfahrzeugs abgeworfen werden, hat jedoch das Recht, von den übrigen Eigentümern der geretteten Ladung anteilmäßige Ausgleichung seines Schadens zu verlangen. Im übrigen wird auf die gesetzlichen Vorschriften über den Eisenbahn- und Wassertransport verwiesen. Posttransporte werden wie überall gesondert behandelt.

Für den Personentransport gelten die entsprechenden Bestimmungen. Nichtig ist jede Vereinbarung, wodurch der Transporteur seine Haftung entgegen den Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes einschränkt oder begrenzt. Auch hier gelten im übrigen die all-

10) S. 34.

gemeinen Bestimmungen über die Beförderung von Personen entsprechend.

Die IATA-Bedingungen haben somit in Jugoslawien in Bezug auf ihre Haftungsbeschränkung keine Wirksamkeit.

2. Pekuniär begrenzt.

Die polnische Luftfahrtverordnung vom 14. März 1928 ist rechtlich auf demselben Grundsatz wie das französische Gesetz aufgebaut mit dem Unterschied, daß Polen für die Haftung aus Personentransport eine Höchstgrenze von 20 000.— Zloty vorschreibt. Die Freistellung von der Haftung beim Vorliegen von höherer Gewalt geht noch weiter als im französischen Recht, weil hier die Luftrisikohaftung unbekannt ist und es sogar ausreicht, daß alle möglichen Maßnahmen zur Vermeidung des Schadensfalles getroffen sind, um die Haftungsbefreiung zu erreichen. Die maßgeblichen Bestimmungen sind Art. 59—63.

Art. 59:

Für Schäden und Verluste, und zwar sowohl an der Person als auch am Vermögen, welch infolge der Benutzung eines Luftfahrzeugs verursacht worden sind, haftet grundsätzlich der Eigentümer des Luftfahrzeugs.
..... (Gebrauchsüberlassung)

Art. 60:

Die im § 59 genannten Personen haften nicht, wenn sie nachweisen, daß der Schaden entweder durch höhere Gewalt oder durch Verschulden des Geschädigten selbst entstanden ist, oder daß sie alle nur möglichen Maßnahmen zur Vermeiung des Schadensfalles getroffen haben.

Art. 61:

Die Haftung des Unternehmers (rt. 44 und 47) für den Tod oder die Körperverletzung wird auf 20 000.— Zloty beschränkt.
Verträge, welche den Zweck haben, die Haftung des Unternehmers auszuschalten oder unter der vorgeschriebenen Höchstgrenze zu halten, sind nichtig.
Die Beschränkung entfällt, wenn dem Unternehmer grobe Fahrlässigkeit oder böser Wille nachgewiesen wird.
Durch einen besonderen Vertrag kann zwischen dem Fluggast und dem Unternehmer die Heraufsetzung der Haftsumme vereinbart werden.

Art. 62:

Für Schäden an der Person oder am Vermögen, welche Personen erleiden, die unentgeltlich oder aus Höflichkeit befördert werden, haftet der Eigentümer bzw. die in Art. 54 genannten Personen nur dann, wenn ihnen grobe Fahrlässigkeit oder böser Wille nachgewiesen wird.

Art. 63:

Auf Luftfahrtunternehmen findet diese Bestimmung keine Anwendung. Wird ein angekündigter Flug nicht ausgeführt oder unterbrochen, so hat der Fluggast Anspruch auf die Erstattung des Flugpreises für die nichtgeflogene Strecke sowie auf Erstattung der üblichen Kosten der Fahrt

vom Landungsplatz des Luftfahrzeugs bis zu dem nächsten Ort, von welchem aus die Reise fortgesetzt werden kann.
Darüber hinaus besteht keine Haftung des Unternehmers gegenüber den Fluggästen, wenn der Flug überhaupt nicht ausgeführt wird oder das Luftfahrzeug verspätet eintrifft, oder am Umsteigeplatz Anschluß nicht mehr vorhanden ist.

Soweit die IATA-Bedingungen die Haftung des Transporteurs unter die im Art. 61 festgesetzte Höchstgrenze fallen lassen, kommt ihnen danach in Polen keine Gültigkeit zu[11]).

Bei den Gesetzen, die hier systematisch unter die rechtlich begrenzte Erfolgshaftung gestellt sind, ist der Unterschied zur Verschuldenshaftung im Ergebnis für die Beteiligten kaum zu spüren. Sie müssen jedoch juristisch noch als auf den Boden der Erfolgshaftung stehend, angesehen werden, weil sie den Grundsatz der Haftung für alle Schäden jeweils voranstellen, um dann dieser Haftung rechtlich eine Grenze in der höheren Gewalt zu setzen.

II. Verschuldenshaftung.

Die übrigen europäischen Staaten haben in ihren Luftfahrtgesetzen den Lufttransport keiner besonderen Regelung unterworfen. Sie überlassen die Bestimmung der Haftung den allgemeinen Gesetzen.

aa) In England, das die Luftfahrt in der Air Navigation Act von 1936 einer umfassenden Regelung unterwirft und für Schäden Dritter auf dem Boden der absoluten Erfolgshaftung steht, ist der Lufttransporteur grundsätzlich wie ein gewöhnlicher Transporteur zu behandeln, d. h. er ist Common Carrier, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind, wie sie die Rechtsprechung im Common Law herausgebildet hat[12]).

Den Common Carrier trifft unabhängig von dem Transportvertrag "by the custom of the realm" die Verpflichtung, für die Güter als ein "insurer of the safety of the goods against every thing extraneous which may cause loss or injury except the act of God or the King's enemies", zu haften. Diese Verpflichtung wird zu

11) Für internationale Transporte gilt die Warschauer Regelung, weil Polen dem Abkommen angehört.
12) Aslan v. Imperial Airways; anderer Ansicht Fletcher in Law Quarterly Review 50, 329.

einer Erfolgshaftung, wenn er die Güter nicht auf dem üblichen Weg befördert und dabei Schäden entstehen[13]).

Freilich ist in der englischen Luftverkehrspraxis der Lufttransporteur deshalb kein Common carrier, weil er ausdrücklich in seinen Beförderungsbedingungen die Klausel vorsieht, daß ihm das Recht zusteht, Transporte ohne Grund zu verweigern. Durch diese rechtliche Besonderheit, die das Common Law zuläßt, wird er zum Privat-Carrier, der nur haftbar ist für negligence, und zwar nur im Rahmen der vertraglichen Abmachungen[14]).

Die Bedingungen der IATA, die ausdrücklich vorsehen, daß die Transporteure sich das Recht vorbehalten, den Abschluß eines Transportvertrages ohne Angabe von Gründen abzulehnen, sind hierin auf das Common Law zugeschnitten, und verhüten, daß der Transporteur zum Common Carrier wird. Sonst ist gegen ihre Gültigkeit nach englischem Recht nichts einzuwenden. Zweifelhaft ist nur die Klausel, die für dem Warschauer Abkommen nicht unterfallende Transporte den ausschließlichen Gerichtsstand des Unternehmens vorsieht. In der Entscheidung „Glen v. Deutsche Lufthansa A.G. v. 14. 10. 30" hat der Court of Appeal diese Klausel der Beförderungsbedingungen für unwirksam erklärt und die Zuständigkeit der englischen Gerichte angenommen, obwohl nach dem Vertrag als Gerichtsstand der Deutschen Lufthansa Berlin anzusehen war. Es handelte sich hier um eine Schadensersatzklage, die ein englischer Fluggast der Deutschen Lufthansa erhob, weil er kurz nach Antritt des Fluges von Croyden aus in England verunglückte[15]).

Das englische Gericht nahm an, daß die Zuständigkeitsklausel eine Schiedsgerichtsklausel sei, deren Gültigkeit nach Common Law dem Ermessen des Gerichts überlassen bleibe. Aus der Entscheidung kann man entnehmen, daß es nach englischem Recht in der Regel als gegen den ordre public verstoßend anzusehen ist, wenn ein in England gelagertes Rechtsverhältnis eines Engländers einer ausländischen Gerichtsbarkeit unterstellt wird.

---

13) Halsbury Bd. IV, Ziff. 16.
14) Aslan v. Imperialairways, Halsbury Bd. IV, Ziff. 1; Law Times Vol. 183, Nr. 4893.
15) JW. 1931, 760 ff., Archiv 1931, 247.

Von dieser Besonderheit abgesehen, sind Bedenken gegen die IATA-Bedingungen nach Common Law nicht zu erheben[16])[17]).

bb) Auch die Niederlande haben bisher keine Normen über die privatrechtliche Haftung auf dem Gebiete des Luftrechts geschaffen.

Im Transportrecht bisher geltende Spezialgesetze erstrecken sich nicht auf den Lufttransport. Hier ist besonders an das „Wet openbare vervoermiddelen" vom 23. 4. 1880 zu denken, das für alle dem öffentlichen Transport dienenden Fahrzeuge gilt. Öffentlich ist der Transport im Sinne dieses Gesetzes dann, wenn das Fahrzeug jede Person zu befördern hat, die innerhalb bestimmter Bedingungen die Beförderung verlangt.

Es wurde schon erwähnt, daß die IATA, deren Bedingungen auch die „Konniklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën" zu Grunde legt, sich von dieser Verpflichtung ausdrücklich freihält, sodaß, von anderen Bedenken abgesehen, das Gesetz von 1880 nicht zur Anwendung kommen kann.

Die im Wetboek van Koophandel im I. Buch 5. Titel 3. Abschnitt enthaltenen Bestimmungen „van voerlieden en van schippers revieren en binnenwateren bevarende" (Art. 91—99) kommen nicht zur Anwendung, weil das Handelsgesetzbuch aus dem Jahre 1838 stammt und wegen seiner ganzen Terminologie auf den völlig neuen Lufttransport auch nicht in analoger Ausdehnung angewendet werden kann[18]).

Der Lufttransportvertrag ist ein gewöhnlicher Vertrag „tot het verrichten van enkele diensten" im Sinne des III. Buches 7. Titel A des Burgerlijke Wetboek (Art. 1637 a ff.). Danach ist der Transporteur für Schäden, die sich aus dem Transport ergeben, verantwortlich, wenn er nicht beweist, daß sie durch höhere Gewalt oder Zufall eingetreten sind[19]).

Der subjektive Begriff des Verschuldens ist allerdings in dem Sinne verobjektiviert, daß ein Verschulden immer angenommen wird, wenn der Transporteur nicht beweist, daß er alle Maßnahmen

16) Für internationale Transporte gilt das Abkommen.
17) Für Irland, das dem Abkommen nicht angehört, gilt im übrigen das für England Gesagte.
18) Goedhius, S. 6 ff.
19) Molengraaf § 51.

getroffen hat, die von einem ordentlichen Lufttransporteur zu erwarten sind. In diesem Umfange erstreckt sich die Haftung auf das Verschulden aller Erfüllungsgehilfen, sobald sie in Ausführung ihrer Verrichtung handeln.

Von Bedeutung ist, daß die Freizeichnung von der Haftung in vollem Umfange zulässig ist, und zwar im Gegensatz zum französischen Recht auch für deliktische Ansprüche, die im Falle der Tötung eines Fluggastes von den Erben erhoben werden können. Das wird in den Niederlanden nicht als gegen den ordre public verstoßend angesehen[20]).

Die IATA-Bedingungen sind also in Holland in vollem Umfange gültig.

cc) Belgien hat, ebenso wie die Niederlande, keine Haftungsnormen im Luftrecht geschaffen. Der Lufttransport richtet sich also auch in diesem zum Rechtskreis des Code civile gehörenden Lande nach den allgemeinen Vorschriften. Nur für internationale Transporte gilt, nachdem Belgien 1936 das Abkommen ratifiziert hat, die Warschauer Regelung.

dd) Die nordischen Länder, Schweden in dem Luftfahrthaftpflichtgesetz vom 26. Mai 1922, Norwegen im Luftgesetz vom 7. Dezember 1923 (Fassung vom 17. 6. 32), Dänemark[21]) im Luftfahrtgesetz vom 1. Mai 1923 und Finnland im Luftfahrtgesetz vom 25. Mai 1923, unterwerfen nur die Haftung gegenüber Personen und Sachen, die nicht mit dem Luftfahrzeug befördert werden, einer speziellen Regelung. Für diesen Haftungskreis stehen sie auf dem Boden der absoluten Erfolgshaftung. Der Lufttransport unterliegt indessen den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften. Dem Abkommen gehören diese Länder bisher nicht an, aber ihre Lufttransportgesellschaften sind Mitglieder der IATA, sodaß die Rechtsgrundlage des Abkommens in diesen Ländern praktisch in Geltung ist, denn Bedenken gegen die Gültigkeit der IATA-Bedingungen bestehen nicht.

ee) Die baltischen Staaten, Litauen im Luftverkehrsgesetz vom 10. Dezember 1921, Lettland im Luftverkehrsgesetz vom 17. Juni 1926 und Estland im Luftfahrtgesetz vom 8. März 1923

20) Goedhius, S. 20.
21) Entsprechendes gilt für Island (Ges. v. 14. VI. 1929).

haben keine besonderen Vorschriften über die Lufthaftung. Auch bei ihnen beurteilt sich der Lufttransport nach den allgemeinen Gesetzen. Für Lettland, das dem Abkommen angehört, gelten die Warschauer Vorschriften, soweit es sich um internationale Transporte handelt.

ff) Eine gesetzestechnisch sehr eigenartige Regelung hat Österreich für die Lufthaftung getroffen. Im Luftfahrtgesetz vom 10. Dezember 1919 dehnt es die Erfolgshaftung des Kraftfahrzeuggesetzes, die nur gegenüber dritten Personen und außerhalb des Fahrzeugs befindlichen Sachen gilt, sinngemäß auf Motor-Luftfahrzeuge aus. § 16 des Gesetzes vom 10. Dezember 1919 bestimmt ausdrücklich... „Doch finden die Bestimmungen der §§ 1 u. 2 a. a. O.[22]) auf Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Personen und Sachen nicht Anwendung, wenn z. Zt. des Unfalls die beschädigte Person oder Sache mit dem Motor-Luftfahrzeug befördert wurde, oder die beschädigte Person bei dessen Betrieb als Bediensteter in Verwendung stand. Unter den im Kraftfahrzeuggesetz gebrachten Ausdruck Lenker wird im Sinne dieses Gesetzes die gesamte Besatzung des Motorluftfahrzeugs verstanden."

Dem Abkommen gehört Österreich zwar nicht an, die österreichische Luftverkehrs-A.G. ist aber Mitglied der IATA, sodaß auf dem Umwege über die Bedingungen der IATA der Lufttransport in Österreich tatsächlich auf der Warschauer Rechtsgrundlage beruht.

gg) Die Staaten der Pyrenäen-Halbinsel, Spanien[23]) in seinem Luftfahrtgesetz vom 25. November 1919 und Portugal im Luftfahrtdekret vom 27. April 1927 haben keine Haftungsnormen geschaffen. Auch hier beurteilt sich der Lufttransport nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen.

In Spanien, das dem Abkommen angehört und dessen Lufttransportgesellschaft (Lineas Aereas Postales Espanolas) Mitglied der IATA ist, ist dank des Fehlens besonderer Lufthaftungsvorschriften im nationalen Recht der Lufttransport völlig auf die Warschauer Grundlage gestellt.

hh) Griechenland, im Luftfahrtgesetz vom 3. Juni 1931 gibt im Artikel 35 für den Lufttransport ein gutes Beispiel dafür,

22) Kraftfahrzeuggesetz vom 9. 8. 1908, Reichsgesetzblatt Nr. 162.
23) s. auch Verordnungen vom 12. August 1927 und 7. Okt. 1927.

wie man auf einfache Weise die gesamte Materie auf eine einheitliche internationale Basis bringen kann.

Artikel 35:

Im Sinne der Haftung der Luftverkehrsgesellschaften wird jeder Luftverkehr als internationaler angesehen unabhängig davon, ob sich Anfangs- oder Endpunkt der Linie beide auf griechischem Staatsgebiet befinden und unabhängig davon, ob das Luftfahrzeug auf einem ausländischen Flughafen eine Zwischenlandung vorgenommen hat.

Das hat für Griechenland freilich noch keine rechtliche Wirkung, denn Griechenland ist bislang dem Abkommen nicht beigetreten. Da andere Haftungsbestimmungen im griechischen Luftrecht nicht vorhanden sind, ist der Lufttransport bis jetzt noch nach den allgemeinen Gesetzen zu beurteilen. Immerhin ist die Praxis schon auf das Abkommen gestellt, weil die «Société Hellénique de Communications Aériennes», das griechische Lufttransportunternehmen, der IATA angehört, gegen deren Bedingungen in Griechenland keine Bedenken bestehen.

ii) Italien hat die Lufthaftung im Königlichen Dekret über Luftfahrtvorschriften vom 20. August 1923 geregelt.

Artikel 35:

Die Haftung des Luftverkehrsunternehmers regelt sich nach den Vorschriften des gemeinen Rechts, die auch die Haftung im Land- und See transport regeln, soweit nicht die Bestimmungen dieses Dekrets entgegen stehen.

Der Beförderungsvertrag muß aus einem Schriftstück hervorgehen. . . .

Artikel 36:

Klauseln zur völligen oder teilweisen Ausschließung der Schadenshaftung für beförderte Personen sind nichtig; für Sachschäden, soweit dies nicht auf Vorsatz zurückzuführen sind, sind sie zugelassen.

Artikel 37:

Bei Beförderungsakten, die kostenlos oder aus Gefälligkeit erfolgen, ist die Haftung auf solche Schäden beschränkt, die sich aus Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit ergeben.

Hier ist also ein Fall gegeben, in dem der Grundsatz der Verschuldenshaftung im Rahmen der allgemeinen Gesetze herrscht mit der Besonderheit, daß die Freizeichnung im Personentransport nichtig ist[24]).

Das Verbot der Haftungsbeschränkung gilt nicht im Bereich der vom Warschauer Abkommen erfaßten Transporte, weil Italien das

24) Art. 40 bestimmt die gemeinschaftliche Haftpflicht des Eigentümers, des Transporteurs und der schadenstiftenden Person; Art. 42 gibt dem Eigentümer, ausgenommen bei eigenem Verschulden, ein Abandon-Recht.

Abkommen ratifiziert hat. Die Bedingungen der IATA, der die italienischen Lufttransportgesellschaften (Ala Littoria, Rom und Avio Linee Italiane, Mailand) angehören, sind also nach Artikel 36, soweit sie die Haftung für Personen über den Rahmen des Abkommens hinaus beschränken, unwirksam.

B. Amerikanische Staaten.

I. Erfolgshaftung.

a) Rechtlich unbegrenzt.

1. Pekuniär unbegrenzt.

In Amerika haben sich verhältnismäßig wenig Staaten im Gebiet des Lufttransportrechts auf den Boden der absoluten Risikohaftung gestellt.

aa) Venezuela hat in dem Gesetz über die Luftfahrt vom 16. Januar 1920 die Haftung in einer dem Luftverkehr feindlichen Weise in Artikel 63 geregelt:

Artikel 63:

Es haften gemeinsam mit dem Schuldigen für alle Verpflichtungen, welche aus dem Luftverkehr erwachsen, und für jeden Personen oder Sachschaden, welcher durch ein Luftfahrzeug oder dessen Bemannung verursacht wird, ebenso wie für die etwaigen bei der Landung verursachten Schäden:

1. der Titular, der für das betreffende Luftfahrzeug ausgestellten Zulassung,
2. der Halter des Luftfahrzeugs

für den durch das Luftfahrzeug verursachten Personen oder Sachschaden, sofern dieser durch das Manövrieren des Luftfahrzeugs hervorgerufen ist, haften in gleicher Weise auch dessen Insassen.

In jedem Falle kann der Verursacher des Schadens regreßpflichtig gemacht werden[1]).

2. Pekuniär begrenzt.

Guatemala hat für die Haftung aus dem Personentransport im Dekret Nr. 1827 vom 10. Mai 1932 (Ley de Accidentes) eine Höchstgrenze bestimmt.

Artikel 4:

Der Tod oder die schweren Verletzungen, die eine Person durch einen Unfall erleidet, sind Gegenstand eines geldlichen Schadensersatzes, dessen Höhe zwei Sachverständige in Gegenwart des Gerichts festsetzen

1) Dieses Gesetz ist inzwischen durch das Luftfahrtgesetz vom 16. 7. 1930 ersetzt worden, dessen Haftungsbestimmungen (Art. 37—46) im Wortlaut leider nicht zu beschaffen waren.

und der im Falle des Todes 5000.— Quetzales nicht übersteigt und mindestens 500.— Q. beträgt; bei schweren Verletzungen 2500.— Q. nicht übersteigt und nicht weniger als 250 Q. beträgt. Die Sachverständigen werden je von einer Partei benannt und bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet das Gericht.

Artikel 5:

Die Höhe der Entschädigung, die die Sachverständigen bzw. das Gericht festsetzen, richtet sich nach folgenden Umständen:

a) Alter, Familienstand, Vorfahren, soziale Stellung, Amt oder Beruf des vom Unfall Betroffenen,
b) Unterhaltsverpfichtungen des vom Unfall Betroffenen für Personen, die nach dem Gesetze darauf Anspruch haben,
c) Zahlungsmöglichkeit und -Fähigkeit der zum Schadensersatz verurteilten Partei.

Die Haftung für den Gütertransport richtet sich in Ermangelung besonderer Vorschriften nach den allgemeinen Gesetzen.

b) Rechtlich begrenzt.

1. Pekuniär unbegrenzt.

Honduras regelt ganz generell die privatrechtliche Haftung in der Luftfahrt im Artikel 57 des Luftverkehrsgesetzes vom 8. April 1930.

Artikel 57:

Wenn ein Luftfahrzeug dem Eigentum des Staates oder von Dritten oder Personen Schaden zufügt, besteht keine Haftung, wenn der Vorfall infolge Zwangs oder höherer Gewalt, wie Gewittersturm, Feuer oder Orkan eintrat, dagegen besteht die Verpflichtung zum Schadensersatz, wenn der Vorfall auf Mängel am Fahrzeug oder Verschulden oder Fahrlässigkeit des Befehlshabers, Führers oder der Besatzung zurückzuführen ist.

Artikel 58:

Der Nachweis und die Feststellung darüber, ob Zwang oder höhere Gewalt vorliegt, regeln sich nach den Vorschriften des gemeinen Rechts.

Artikel 59:

Solidarisch sind zum Schadensersatz verpflichtet, der Eigentümer oder Halter des Luftfahrzeugs, die Gesellschaft oder Unternehmung, die das Luftfahrzeug verwaltet, sowie dessen Befehlshaber.

Die Vorschrift, die neben dem Halter oder Eigentümer des Luftfahrzeuges auch den Führer haftpflichtig macht, ist veraltet. Im kommenden Luftrecht muß die Haftung sich auf den Transporteur, Halter und vielleicht noch auf den Eigentümer beschränken.

Wie in allen Rechten, in denen kein ausdrückliches Verbot besteht, muß auch hier die Zulässigkeit der Freizeichnung — mit Ausnahme vorsätzlichen und sittenwidrigen Handelns des Transporteurs — angenommen werden.

2. Pekuniär begrenzt.

Mexiko hat im Luftfahrtgesetz vom 12. Juli 1930 die Haftung im 11. Kapitel nach dem Muster des französischen Rechts geregelt.

In Artikel 101 wird die Haftpflicht des Eigentümers eines Luftfahrzeugs für Personen- und Sachschäden festgesetzt, die sich in besonderen Fällen solidarisch auf den Mieter, also den Halter, erstreckt (Artikel 102).

Die Haftung entfällt für Schäden, die durch Zufall oder höhere Gewalt oder bei im Auftrage des Staates ausgeführten Flügen entstanden sind (Artikel 103). Die Haftung tritt ferner nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Eigentümer oder das Flugpersonal alle technischen und sonst erforderlichen Maßnahmen getroffen haben, um den Schaden zu vermeiden (Artikel 104).

Über diese rechtliche Einschränkung der Haftung hinausgehend, wird der Lufttransporteur durch die Vorschrift des Artikels 105 geschützt, die für Personenschäden eine Haftungshöchstgrenze von 10.000,— Pesos für die Person festsetzt.

Entschädigungsberechtigt sind die Fahrgäste, die die festgesetzte Vergütung bezahlt haben, in amtlicher Mission reisende Beamte und die Inspekteure des staatlichen Luftdienstes (Artikel 106). Haftpflichtig ist bei Beteiligung mehrerer Transporteure derjenige, auf dessen Linie sich der Unfall ereignet hat.

Die Erhöhung der vorgeschriebenen Haftungssätze durch Vereinbarung ist zulässig (Artikel 107), die Haftungsbeschränkung oder Freizeichnung ist ausdrücklich verboten und nichtig (Artikel 109).

Für den Fall des Todes eines Fahrgastes sind im Artikel 112 die Ersatzberechtigten besonders aufgeführt.

Die Haftung für Gütertransporte, die rechtlich ebenso wie beim Personentransport ausgestaltet ist, ist an Höchstgrenzen nicht gebunden (Artikel 113). Über die Zulässigkeit der Freizeichnung ist hier zwar keine besondere Bestimmung getroffen, es ist aber anzunehmen, daß die Vorschrift des Artikels 109, die von der Verantwortlichkeit des Transporteurs, „wie sie dieses Kapitel vorschreibt" spricht, das Verbot der Freizeichnung auch auf den Gütertransport erstreckt[2]).

---

2) nicht berücksichtigt, weil nicht zu beschaffen, ist das Gesetz für die allgem. Verkehrswege und Transportmittel vom 31. 8. 31.

Die gegebenen Vorschriften gelten nur für Transporte, die vom Warschauer Abkommen nicht erfaßt werden, weil Mexiko dem Abkommen angehört.

Die übrigen Staaten des amerikanischen Kontinents stehen auf dem Boden der Verschuldenshaftung.

II. Verschuldenshaftung.

aa) Nordamerika, dessen große Fläche von den Vereinigten Staaten, Kanada und Mexiko bedeckt wird, weist in den beiden zuerst genannten Staaten eine gewisse Gleichheit auf.

In Kanada, für das die Regelung des englischen Reichsgesetzes über die Luftfahrt vom 25. Juni 1920 gilt, ist nur die Haftung gegenüber Dritten geregelt. Für die Rechtsverhältnisse des Lufttransports gilt das für England Gesagte[3]).

Die 48 Staaten der United States haben auf dem Gebiete der privatrechtlichen Haftung die Gesetzgebungskompetenz in der Luft, solange sie der Bund nicht an sich gezogen hat. Es wurde zwar im Mai 1926 die Air Commerce Act als Bundesgesetz erlassen, sie befaßt sich aber nur mit der äußeren Regulierung der Luftfahrt und erweitert hierzu die Zuständigkeiten des Secretary of Commerce. Die Haftung des Luftverkehrsunternehmers regelt sich nach wie vor nach den Gesetzen der Einzelstaaten, was sich zwangsläufig für die Entwicklung des Luftverkehrs als außerordentlich hemmend auswirken muß.

Die Vielfältigkeit luftrechtlicher Regelung in den verschiedenen Einzelstaaten des Bundes macht sich zwar auf dem Gebiet des Transportrechts nicht so stark bemerkbar, weil die Gesetzgebungen, soweit sie diese Materie überhaupt geregelt haben, sich nur mit der Haftpflicht gegenüber Dritten beschäftigen. Das gilt beispielsweise für die Staaten Connecticut, Delaware, Idaho, Michigan, Nevada, North- und South Dakota, Tennessee, Utah, und das Gebiet Hawaii[4]).

Grundsätzlich ist der Lufttransporteur im amerikanischen Recht als Common Carrier anzusehen, für den, wie im englischen Recht,

---

3) Hierzu Luftfahrt-Verordnung vom 31. Dez. 1919 und Verordnung vom 15. März 1920/31. Dez. 1927.

4) Fixel Verzeichnis S. 243 ff.

verscharfte Haftungsbestimmungen gelten. Die Eigenschaft des Common Carrier ist nach Fixel[5]), der sich auf eine Entscheidung des Alabama Court[6]) stützt, zu verneinen, wenn 1. niemand einen Anspruch auf die Beförderung hat, 2. das Luftfahrzeug kein Verzeichnis der beförderten Personen und Bücher mit sich führt, 3. kein Gepäck befördert wird, 4. keine Unterbrechungen des Fluges stattfinden, und der Flug am Abflugsort zu enden pflegt, 5. die Flüge auf Grund besonderer Abmachungen zwischen dem Eigentümer und dem betreffenden Fluggast unternommen werden, 6. das Luftfahrzeug für bestimmte Reisen gemietet zu werden pflegt, 7. der Transporteur nicht zur Ausführung aller von ihm verlangter Transporte verpflichtet ist.

Da es der Regelfall ist, daß Lufttranstportgesellschaften in ihren Beförderungsbedingungen die entsprechenden Klauseln aufnehmen, die sie zum Private Carrier machen, haften sie nur für negligence. Wie Mangoldt[7]) bei der Besprechung einer Reihe maßgeblicher amerikanischer Entscheidungen[8]) ausführt, trägt in Schadensfällen im allgemeinen der Verletzte die Beweislast dafür, daß der beklagte Lufttransporteur oder seine Angestellten fahrlässig gehandelt haben, und daß die Fahrlässigkeit die „proximate cause" für den entstandenen Schaden ist. Wie im Common Law entfällt die Ersatzpflicht, wenn den Verletzten ein mitwirkendes Verschulden trifft. In besonders gelagerten Fällen kann die Beweislast nach dem Grundsatz vom Beweis des ersten Anscheins (res ipsa loquitur) zugunsten des Geschädigten umgekehrt werden. Das gilt indessen nicht, wenn der Lufttransporteur beweist, daß er und seine Angestellten mit aller Vorsicht gehandelt und alles getan haben, was von einem ordentlichen Transporteur oder Piloten zu erwarten war[9]).

bb) Die mittelamerikanischen Staaten, mit Ausnahme von Guatemala und Honduras, unterwerfen den Lufttransport den allgemeinen Vorschriften.

5) Fixel S. 84/85.
6) North America Accident Ins. Co. v. Pitts 213 Ala 102.
7) Archiv 1931, S. 33 ff.
8) Mass. Court: Smith v. New England Aircraft Co.; U. S. District Court: Ohio Swetland v. Curtiss Airports etc.; New York Supreme Court etc. etc.
9) Für internationale Transporte gelten die Warschauer Bestimmungen, da die USA dem Warschauer Abkommen angehören.

Während die Gesetzgebungen von San Salvador, Costarica, Panama, Nicaragua und Haiti keine besonderen Haftungsnormen haben, bestimmt Cuba in Artikel 43 der Verordnung über den Zivilluftverkehr vom 21. April 1928, daß die allgemeinen Vorschriften anwendbar sind.

Artikel 43:

Die Haftung der Gesellschaften, Vereine oder Privatpersonen, die Luftverkehr treiben, in bezug auf die Personen- oder Güterbeförderung richtet sich nach den Vorschriften der in der Republik geltenden Gesetze über den Land- und Seeverkehr.

Für Schäden, die Dritten durch Notlandungen verursacht werden, spricht Artikel 50 des cubanischen Gesetzes den Grundsatz der Erfolgshaftung aus.

cc) Von den südamerikanischen Staaten hat bisher keiner spezielle Haftungsnormen im Luftrecht geschaffen[10]). Sie bekennen sich also alle zum Grundsatz der Verschuldenshaftung.

Chile bringt das zum Ausdruck im Titel 6 (Beförderung von Fluggästen und Gütern) der Luftfahrtverordnung vom 17. Oktober 1925[11]).

Artikel 43:

Luftverkehrsunternehmer unterliegen den Vorschriften des Titels V des Handelsgesetzbuchs über Transporte auf dem Lande, auf Seen, Kanälen oder schiffbaren Flüssen, soweit dieses Gesetz nichts Gegenteiliges betimmt.

Artikel 44.....

Artikel 45:

der Frachtführer kann sich durch besondere Klausel von der ihm obliegenden Haftung gegenüber Fluggästen und für Güter aus Luftgefahr befreien, wenn das Luftfahrzeug sich in gutem Lufttüchtigkeitszustand befand und der Befehlshaber und die Bemannung mit den im Artikel 16 vorgesehenen Zulassungsscheinen versehen war.

Artikel 46.....

Artikel 47:

Unterwegs hat der Befehlshaber eines Luftfahrzeugs das Recht, Ladung abzuwerfen, wenn er das für die Sicherheit des Fahrzeugs für erforderlich hält.

Der Frachtführer haftet nicht für Verluste des Absenders oder Empfängers; die Haftung für auf dem Boden verursachte Schäden bleibt bestehen.

Ersatzpflichtig sind nach Artikel 53 der Eigentümer des Luftfahrzeugs, der Befehlshaber und der Urheber des Schadens gemein-

10) Peru hat für Schäden Dritter im Gesetz vom 15. 11. 1921 die Erfolgshaftung vorgeschrieben.

11) neugefaßt durch Verordnung vom 15. Mai 1931.

schaftlich. Die Ersatzpflicht mindert sich, wenn ein mitwirkendes Verschulden vorliegt.

Brasilien verweist in Artikel 18 und 84 der Luftfahrtverordnung vom 22. Juli 1925 ausdrücklich auf die Vorschriften des Bürgerlichen Rechts und des Handelsgesetzbuchs. Für das Frachtrecht sind die Vorschriften über Eisenbahnbeförderung entsprechend anzuwenden (Art. 72). Für Abwürfe, die zur Sicherheit des Fahrzeugs erforderlich sind, ist die Haftung ausgeschlossen (Artikel 74).

Diese Regelung gilt nicht für internationale Transporte im Sinne des Warschauer Abkommens, dem Brasilien angehört. Aber auch für Transporte, die nicht unter das Abkommen fallen, ist der brasilianische Lufttransport auf die Grundlage des Abkommens gestellt, weil das Syndicato Condor Mitglied der IATA ist, also auf der Basis der IATA-Bedingungen Transportverträge schließt.

C. Australien.

Die luftrechtlichen Verhältnisse des Bundesstaats Australien (einschließlich Norfolkinseln und Papua) und des britischen Dominions Neuseeland beruhen auf der britischen „Air navigation Act 1929", die nur eine Spezialnorm für Drittschäden enthält. Der Lufttransportvertrag beurteilt sich nach den Regeln des Common Law.

Für internationale Transporte im Sinne des Abkommens gelten die Warschauer Bestimmungen, soweit Australien in Betracht kommt, denn der australische Bund gehört dem Abkommen an.

D. Asien.

I. Erfolgshaftung.

Von den großen Staatsgebieten Asiens hat nur Rußland den Gedanken der Erfolgshaftung verwirklicht. Das ist erstmalig im Dekret der Volkskommissare über den Luftverkehr vom 17. Jan. 1921 geschehen, und inzwischen durch den Luftkodex vom 7. August 1935 auf breitere Grundlage gestellt. Dort wird der Luftbeförderung von Fluggästen, Reisegepäck, Fracht und Post ein besonderes Kapitel (VII) gewidmet und die Haftung im Kapitel IX festgelegt.

Artikel 78 bestimmt die unbeschränkte Erfolgshaftung für den Tod und Körperverletzung von Reisenden und Dritten, es sei denn, daß der Geschädigte selbst den Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursacht hat.

Für Fracht und Gepäck schreibt Artikel 79 die Haftung bis zum erklärten Wert, jedoch nicth über den wirklichen Wert hinaus, vor, mit Ausnahme der Schäden, die durch höhere Gewalt oder durch eigene Einwirkung der Güter entstehen.

Haftungsbeschränkungen sind nach Artikel 85 nicht gestattet. Dieses Freizeichnungsverbot erstreckt sich aber nur auf Transporte, die dem Abkommen nicht unterworfen sind. Rußland ist dem Abkommen beigetreten.

II. Verschuldenshaftung.

Die übrigen asiatischen Staaten haben, soweit sie überhaupt die Luftfahrt gesetzlich regeln, die Verschuldenshaftung.

Siam verweist in seinem Luftverkehrsgesetz von 1922 in Section 113 ausdrücklich auf die allgemeinen Gesetze.

Section 113:

> Der Lufttransporteur, d. h. jede Person, die den Transport von Waren und Passagieren gegen Entgelt mit Luftfahrzeugen unternimmt, hat dieselben Pflichten und unterliegt derselben Haftung wie jeder andere Transporteur.

Dasselbe bestimmt Section 114 für den Expediteur oder Consignatar. Hier sei bemerkt, daß die Haftung für Schäden Dritter, die das Gesetz gleichfalls regelt, eigenartiger Weise nicht eintritt, wenn sie durch höhere Gewalt verursacht wurden.

Japan, das die Luftfahrt im Gesetz vom 8. April 1921 geregelt hat, hat besondere Haftungsnormen nicht geschaffen[1]). Es gehört dem Abkommen nicht an, obwohl es an den Beratungen in Warschau teilgenommen hat.

China hat bisher noch keine gesetzlich organisierte Luftfahrt[2]).

Persien (Iran) und die Türkei haben ebenfalls keine erschöpfende Luftgesetzgebung und insbesondere keine Spezialvorschriften über die Haftung.

---

1) Dasselbe gilt wohl für Mandschuko.
2) Ebenso Afghanistan.

Für Britisch-Indien gilt das englische Recht und für internationale Transporte das Abkommen, dem es durch England gesondert beigetreten ist.

E. Afrika.

Die Kolonialgebiete Afrikas geben keine Ansatzpunkte für eine rechtliche Betrachtung, da sie in den Rechtskreis des Mutterlandes gehören.

Frankreich hat für die Gebiete Algerien und Tunis besondere Regelungen getroffen. Die Verordnung über den Luftverkehr in Algerien vom 19. Jan. 1926 entspricht dem französischen Luftverkehrsgesetz von 1924. Für Tunis ist im Dekret vom 20. Mai 1930 und im Erlaß vom 10. Juni / 24. Juli 1930 der Luftverkehr von der verwaltungsrechtlichen Seite geregelt. In privatrechtlicher Hinsicht ist im Dekret vom 19. Juni 1930 lediglich für Schäden Dritter der Grundsatz der Erfolgshaftung durchgeführt.

Für die Südafrikanischen Union gelten die Grundsätze des Common Law. Für Südrhodesien, das durch Groß-Britannien dem Abkommen beigetreten ist, gilt für internationale Beförderungen die Warschauer Regelung.

In Ägypten, das insoweit auch wohl zum englischen Rechtskreis zu rechnen ist, ist der Lufttransport praktisch auf die Grundlage des Abkommens gestellt, weil die ägyptische Luftfahrtgesellschaft — die Misr Airlines in Kairo — der IATA angehört.

Schluß.

Die vergleichende Darstellung der nationalen Lufthaftungsrechte zeigt, daß es von der Vielfältigkeit einzelstaatlicher Regelungen zum Weltluftprivatrecht ein weiter Weg ist. Diejenigen Staaten, die sich am wenigsten damit befaßt haben, das Luftrecht in besondere Normen zu bringen, sind der Vereinheitlichung durch internationale Verträge am ehesten zugänglich.

Es ist zu wünschen, daß alle Kulturstaaten sich an das Warschauer Abkommen anschließen. Vom Abkommen her muß dann

die gleiche Ausrichtung der einzelstaatlichen Luftgesetze kommen. Einen Fingerzeig für die erstrebenswerte Lösung in dieser Richtung gibt der griechische Gesetzgeber, der die Geltung der internationalen Luftprivatrechtsvorschriften mit dem Augenblick ihres Inkrafttretens in Griechenland auf den nationalen Luftverkehr ausdehnt.

Es war selbstverständlich nicht möglich, umfassende Darstellungen der nationalen Lufthaftungsrechte zu bringen. Wenn aber die gegebene Aufzeichnung und Zusammenstellung ihrer Grundzüge wenigstens in großen Umrissen die Unebenheiten des Geländes erkennen läßt, durch das die Straße zum einheitlichen Weltluftverkehrsrecht führen muß, dann hat die Arbeit als bescheidener Beitrag zu der noch in weiter Ferne liegenden dieses Projektes ihren Zweck erfüllt.

Lebenslauf.

Ich bin am 27. November 1910 in Reinbek bei Hamburg geboren. Ich entstamme alten holsteinischen, hannöverschen und Vierländer Bauernfamilien. Meine Eltern sind der verstorbene Landwirt Karl Otto Wulff und seine Ehefrau, die Witwe Dorothea Wulff, geborene Lohmann.

Ostern 1917 kam ich in die Hansaschule in Bergedorf. Ostern 1926 wurde ich in die Oberrealschule „St. Georg" in Hamburg umgeschult. Dort war ich ein Schüler des Historikers Prof. D. h. c. Walther Classen.

Ostern 1929 bestand ich in Hamburg die Reifeprüfung und bezog die Universität Freiburg i. Br. In Freiburg und danach an den Universitäten Hamburg und Kiel widmete ich mich dem Studium der Rechte. Meine Lehrer waren u. a. die Professoren Frhr. v. Schwerin, Eberhard Schmidt, Raape, Reichel, Wedemeyer, Larenz, Dahm.

Im Sommer 1934 bestand ich am Oberlandesgericht in Kiel die erste juristische Staatsprüfung und trat kurz darauf in den Vorbereitungsdienst ein. Während einer längeren Beurlaubung setzte ich im Institut für Auslandsrecht und Internationales Privatrecht der Hansischen Universität bei Herrn Prof. Dr. Raape und der Dozentin Frau Dr. M. Schoch meine rechtsvergleichenden Studien fort, deren Ergebnis die vorliegende Arbeit ist.

Hans Adolf Wulff.